



Ernesto Anastasio Pascual

Más allá del horizonte marino

Juan Zamora Terrés

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA

ERNESTO ANASTASIO PASCUAL

Más allá del horizonte marino

Edita: Museu Marítim de Barcelona

© de esta edición: Museu Marítim de Barcelona

© de los textos: Juan Zamora Terrés

Foto cubierta: Estudio Gyenes. (archivo de la familia)

Maquetación e impresión: www.interprintbcn.com

ISBN: 978-84-945397-7-0

Depósito legal: B 30205-2018

Esta edición cuenta con la colaboración
de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante.

ERNESTO ANASTASIO PASCUAL
Más allá del horizonte marino

Juan Zamora Terrés

A Adriana, Marina y Estela.

Índice

Introducción	11
PARTE I. La construcción de la personalidad	33
I.1 El origen	33
I.2 Estudios de Náutica	42
I.3 Piloto y capitán	53
I.4 Creación y desarrollo de la Asociación Náutica Española	69
I.5 La primera Federación de Asociaciones Náuticas	79
I.6 La polémica sobre las prácticas de navegación	92
I.7 El ideario de Anastasio reflejado en los artículos que publicó hasta su entrada en la Corporación de Prácticos de Barcelona	96
I.8 La oposición a la plaza de práctico del puerto de Barcelona	102
PARTE II. La madurez	121
II.1 Vuelta a la vida societaria	125
II.2 Fundación de la Federación de Prácticos de España	132
II.3 La carrera de Derecho	139
II.4 El ejercicio de la abogacía	144
II.5 Anastasio en la Junta Consultiva y otros organismos públicos	149
II.6 La huelga marítima de mayo de 1914 y el conflicto de la pesca en septiembre de ese año	156
II.6.1 La lucidez de Ernesto Anastasio	164
II.7 Profesor de la Escuela Especial de Náutica	170
II.7.1 Las polémicas sobre títulos náuticos, prácticas profesionales y relaciones entre la marina civil y la Armada	171
II.8 La aventura de “Marina” y la labor periodística de Ernesto Anastasio	179
II.8.1 Artículos en Marina y el Boletín Náutico	187
II.9 La conferencia de Ernesto Anastasio en la sede de Fomento del Trabajo, la gran patronal catalana	187

PARTE III. En la cima	197
III.1 Las incursiones políticas de Ernesto Anastasio	216
III.1.1 La Unión Paneuropea	218
III.2 José Juan Dómine y Ernesto Anastasio Pascual, la unión de dos gigantes	227
III.3 Los órganos consultivos de Marina Mercante y las leyes de protección a la construcción naval y a la navegación	239
III.4 La Compañía Trasmediterránea y Ernesto Anastasio	248
III.4.1 La aventura de CAMPSA	262
III.4.2 Bajo la presidencia de Ernesto Anastasio. Los años republicanos	277
III.4.3 Los años franquistas	287
III.4.3.1 El momento crucial de la renovación del contrato con el estado en 1951	290
III.4.4 El problema de las amortizaciones	297
III.4.5 Relevo en la presidencia de Trasmediterránea	302
III.5 La seguridad marítima	305
III.6 Condecoraciones, honores y homenajes	307
III.6.1 El gran homenaje de enero de 1952	312
III.7 La Unión y El Fénix Español	323
III.7.1 El libro sobre el Seguro	334
III.8 Dos congresos protagonizados por Ernesto Anastasio	340
III.9 Presidente de la organización de navieros españoles	349
III.10 La hora del tránsito	358
Epílogo	361
Nota Bibliográfica	365
Agradecimientos	375
Anexos	377
Anexo 1	377
Anexo 2	378

Introducción

En enero de 1952, el Madrid político y empresarial le tributó un extraordinario homenaje a Ernesto Anastasio Pascual con motivo del cincuenta aniversario de su título de Capitán de la Marina Mercante. En aquellos años se estilaban estos homenajes, aunque muy pocos, si alguno, adquirió la dimensión y la relevancia del que tributaron a Ernesto Anastasio. Los numerosos fastos del general Franco y de sus ministros solían ser un acto de sumisión, o de obediencia, más que una expresión de respeto al dictador y a sus Gobiernos. El almirante Rotaache, subsecretario de Marina Mercante, contó en su breve parlamento que sobre la mesa de madera noble del despacho del presidente de Trasmediterránea, uno de los cargos más importantes que ocupaba Anastasio, había tan sólo dos fotografías. Una, la de su gran amigo José Juan Dómine, fallecido en 1931. La otra, su título de Capitán de la Marina Mercante. Ernesto Anastasio Pascual, explicó Rotaache, era un fiel amigo de sus amigos, que valoraba la amistad; y que se sentía marino, un hombre de mar que exhibía con orgullo su nombramiento profesional.

Yo soy, ante todo y sobre todo, y quiero continuar siendo un Capitán de la Marina Mercante (..) Es bien cierto que gracias a Dios he aprendido y me dedico además a otras cosas; pero quiero deciros con toda sinceridad que en ninguna de ellas me encuentro tan a gusto, seguramente porque no he llegado a dominarlas con igual soltura. Pongo a contribución mi trabajo y buena voluntad para todo lo que se me encomienda; pero de lo que me considero más satisfecho y enterado, trabajando más a mi gusto, viéndolo todo con mayor facilidad es de cuanto se relaciona estrechamente con la navegación y con los barcos, proclamó Anastasio en su discurso ante las más de 500 personas que le homenajearon. Y añadió: La amistad es el don más preciado, es el sentimiento más noble de la especie humana.

Ya en febrero de 1919, cuando todavía residía en Barcelona y tenía abierto el bufete que puso *lleno de ilusión* al colegiarse como abogado, en “una casa nueva y elegante cerca del puerto”, Ernesto Anastasio declaraba en la revista *Navegación* que *yo soy marino antes que todo. Navegando me hice hombre; en el mar empecé a luchar y por él he llegado a*

mi situación actual. Lo reafirmó muchos años más tarde, en la conferencia que pronunció en la Oficina Central Marítima, Oficema, en 1961: Soy un hombre de mar en el más amplio y total sentido de la palabra. Hasta tengo para mí que lo mismo que en mi conversación, en mis gestos, en mis actitudes, a todas horas se ve que aquí hay un hombre de mar y que todo lo demás que yo he hecho en mi vida, y reconozco que he hecho bastantes cosas, todas son yuxtapuestas o superpuestas. Lo que hay dentro de mí es un hombre de mar.

Ese orgullo de marino, repetido en numerosos artículos y conferencias, fue una de las razones que me llevaron a interesarme por el personaje. Sin embargo, a su muerte por trombosis coronaria el día 6 de enero de 1969, todos los diarios de España se referían a Ernesto Anastasio Pascual como “naviero y hombre de negocios; destacado financiero” (Agencia *Pyresa*); “hombre muy destacado de la economía española y trabajador incansable; destacado financiero” (Agencia *Cifra*); “personalidad muy destacada en los medios aseguradores y navales” (Diario *Pueblo*); “destacado economista” (*El Correo español-El pueblo vasco*). Quizás esa fama de hombre del mundo del dinero provenga de un sonado artículo del conde de Ruiseñada, “Política marítima nacional y prestigio internacional”, publicado en *La Vanguardia* del 6 de agosto de 1954, en la que el presidente de Trasatlántica calificaba a Ernesto Anastasio de “ilustre decano de los financieros marítimos españoles”. Sin olvidar que durante muchos años Anastasio fue subgobernador del Banco de Crédito Local.

Naturalmente, las necrológicas recordaban que había sido fundador de la Compañía Trasmediterránea y de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Campsa. Y justo es reconocer que también se publicaron algunas elegías que al menos mencionaban su condición de marino. Esta, por ejemplo, en el diario *El Alcázar*, de 8 de enero de 1969, del periodista Francisco Casares, secretario de la Asociación de la Prensa de Madrid durante muchos años:

Personalidad preeminente, una figura eximia en los afanes y actividades de la navegación, de la construcción naval, de los seguros y las finanzas. Sobre todas esas cualidades y circunstancias sobresalía su condición de hombre modesto y trabajador. Su vida ha sido un magisterio humano, ejemplarizador, de voluntad y de sencillez. (...) Ha desaparecido un marino insigne, un letrado de excepcional competencia, un preclaro financiero y, más que todo

eso, un hombre bueno y sencillo. La biografía de don Ernesto constituye una hermosa lección.

Casares, que había participado en el homenaje de 1952, conocía bien a Anastasio, con quien compartió durante años los trabajos del patronato de los premios Virgen del Carmen, creados en agosto de 1939 “con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas y contribuir especialmente a despertar en la juventud vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval”. Ernesto Anastasio formó parte del patronato hasta diciembre de 1950; y desde febrero de 1959 hasta su fallecimiento.

O la que publicó la revista *Valencia Fruits*, en la que Ernesto Anastasio había publicado algunas colaboraciones:

El fallecimiento en Madrid de una de las figuras más ilustres y de acción más fecunda que ha dado Valencia en los últimos cien años, Don Ernesto Anastasio Pascual, hijo predilecto y Medalla de Oro de la Ciudad por sus múltiples realizaciones reanimadoras de la Economía valenciana [sic] ha causado duelo sincerísimo en nuestra tierra y en toda España, singularmente en la Valencia marítima en que había nacido y era una gloria auténtica y un valedor enamorado. Capitán de la Marina Mercante, antiguo Práctico del Puerto de Barcelona, Abogado, hombre de excepcionales dotes de creación y organización supo conquistar con sólo su talento y tesón las más altas cimas en el campo náutico, de la banca, de los seguros, y tantos órdenes más de la industria y el comercio....

Otra razón de mi interés fue descubrir que Ernesto Anastasio Pascual, que llegó, probablemente, a ser el empresario más relevante de la España de los años 1950, a quien sólo podía comparársele el histórico presidente de Banesto y exministro Pablo Garnica Echevarría, había nacido en el seno de una modesta familia de gente de mar; y que lejos de callar u ocultar ese origen, se enorgulleció siempre de ello. *Yo soy hijo de padres humildes y quizás en ello encuentro mi mayor orgullo*, confesó en el homenaje de 1952, un banquete ante ministros y altos cargos, banqueros, empresarios, personal de Trasmediterránea y de La Unión y El Fénix Español -la mayor compañía de seguros en la España en aquellos años-, juristas y jueces. El conde de Pernía, Manuel Cencillo de Pineda, en 1952 secretario del Consejo de Administración de Trasmediterránea, lo certificó a su

manera: “La nota más destacada de la continuada y segura carrera de Ernesto Anastasio, es la de que jamás necesitó valedores”. De haberlos necesitado, probablemente no los hubiera tenido.

“Partiendo de la nada, como sus mismas palabras revelan, supo conquistar los puestos de máxima responsabilidad de tantas y tan grandes empresas, sin otro padrinazgo que el de sus méritos personales”, corroboró el director de la Revista de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Juan Bautista Montfort Belenguer, en el número especial de enero de 1969, un libro en realidad, homenaje a Ernesto Anastasio.

Ya puesto en la búsqueda de datos biográficos, los rasgos que he mencionado se fueron agrandando y cobrando nuevos perfiles hasta concluir en un hombre de inteligencia descomunal, memoria privilegiada, afable y discreto, nada engreído, con un deslumbrante sentido común, y siempre modesto, que extrajo de su experiencia como piloto y capitán una fortaleza de ánimo, un afán de superación y una cultura del esfuerzo que le permitieron con aparente facilidad construir una biografía plena de éxitos profesionales y empresariales. Un jurista y abogado que le conoció bien, Montfort Belenguer, publicó en julio de 1951 que Ernesto Anastasio:

Es una figura nacional y un espléndido ejemplo humano para tantos que no saben poner la voluntad y la fortaleza en sus andanzas por la vida (...) es el hombre que se forma a sí mismo, que trabaja sin conceder acceso a la fatiga, que siente el noble deseo de superarse cada día (...) Y de este modo el modesto capitán de barco, el práctico del puerto de Barcelona, llega a ser la primera figura de las actividades navales españolas (...) premio al hombre sencillo, trabajador, de infatigable voluntad, de indestructible fe (...) Su prestigio es hoy tan alto como su indomable fe en España y en sí mismo.

Esa cualidad de hombre ajeno a la soberbia e infatigable trabajador, fue reiteradamente recogida, tras su fallecimiento, por los medios de comunicación. “No se deja vencer jamás (...) Enemigo del brillo, antagonista de la popularidad fácil, trabaja. No cesa de trabajar”, escribió el periodista Sancho Alcalá.

Solía repetir Ernesto Anastasio que lo importante ante las encrucijadas de la vida era *saber tomar la situación*, una expresión marinera para indicar la necesidad de analizar todos los datos en juego, sus

interrelaciones y eventuales consecuencias, como hace un buen capitán cuando ha de decidir una maniobra, una medida disciplinaria, o la contratación o el embarque de un cargamento. Tomar la situación.

Descubrí también que la biografía de Anastasio discurrió por los mismos años y por caminos similares a la vida de otro personaje excepcional, Juan March Ordinas. Ambos nacieron en 1880, con sólo cuatro meses de diferencia, a orillas del Mediterráneo, en Mallorca uno y el otro en Valencia, y cruzaron sus vidas en Trasmediterránea, en el proceso de creación de Campsa, en el Banco de Crédito Local y en diversas iniciativas, como financiar la fundación, clínica y centro de investigación médica, del doctor Jiménez Díaz. Pero con una diferencia esencial. Juan March empeñó todo su talento, o al menos lo mejor que tenía, en acumular riquezas; su único credo era el dinero y no reparaba en los medios para conseguirlo. “Contrabandista en sus mocedades, usurero en su madurez, protegido de la Dictadura; perseguido por la República; prestigiado por el Gobierno del Caudillo de España”, afirma un documento que se conserva en la Biblioteca Nacional, citado en “Can Verga”, la recopilación de documentos sobre la vida de Juan March Ordinas efectuada por un biznieto de su hermana Rosa. Su capacidad de soborno “se extendía a todos los poderes del Estado y de la Iglesia”, escribió quien bien le conoció, el ingeniero Francisco Bastos, director de Tabacalera entre 1922 y 1925. Por contra, Ernesto Anastasio tuvo en el dinero la mera compañía de sus éxitos profesionales y cuando tuvo la oportunidad de hacerse millonario la desechó por fidelidad a los valores de la amistad y del patriotismo.

No tengo tanto dinero como la gente me atribuye ni he realizado los grandes negocios que me suponen, le confesó Ernesto Anastasio a Gerardo González en 1956¹. Nada de esto me importa, tengo más de lo que necesito, aunque nunca he realizado negocios personales, limitándome a dirigir los que, corporativamente, por razón de mis cargos me incumbían. Por esta labor he sido y soy remunerado; pero nada más. Por eso ni soy ni podía ser dictador en ninguna parte. Me muevo en la dirección de las empresas que se me han confiado, a la manera de un pequeño jefe de estado, asistido de sus consejeros que limitan y determinan mis atribuciones, y a los cuales periódicamente he de rendir cuentas e informe de mi gestión. Con estas limitaciones y de acuerdo con lo que estimo más conveniente a los intereses que represento, procedo en cada caso.

1. Véase nota bibliográfica número 1, página 365

Juan March dedicó su juventud, entre otros variados menesteres, al contrabando de tabaco, una actividad tan arriesgada como lucrativa. En los mismos años, Ernesto Anastasio estudió Náutica, navegó y mandó barcos de vela y de vapor, fundó un sindicato de profesionales de la mar, la Asociación Náutica Española, y para es- tribar su horizonte económico ganó una plaza de práctico en el puerto de Barcelona, un objetivo perseguido por marinos con más experiencia y renombre que él.

Hombre de mar

La gigantesca personalidad de Ernesto Anastasio Pascual constituye un referente para el mundo marítimo: armadores, navieros, y profesionales relacionados con el mar y el comercio por vía marítima, y en particular para los marinos. Un periodista de la revista *Rumbo* llegó a publicar, en 1952, que tanto alababa Anastasio la profesión que era “considerado en el ambiente que le rodea como el Papa de la Marina mercante”.

El periodista Miguel Utrillo escribió de él: “Y así, unas veces siendo mandado y otras mandando ha llegado al sitio destacadísimo que ocupa entre todos los armadores del mundo, pues la gran familia de marinos ha tenido en este admirable marino a un alto ejemplo de laboriosidad, de comprensión, y ¿cómo diría yo? un poco padre de varias generaciones marineras” (diario *Pueblo*, 10 de diciembre de 1957).

Recorrió todas las etapas necesarias para llegar a mandar barco. Alumno de Náutica, agregado, aprendiendo la complejidad de un buque y el arte de navegar; luego piloto, conmovido por las guardias en el puente de navegación, cuando el buque avanza bajo tu cuidado; finalmente capitán, no importa la clase o el tamaño del buque pues la emoción es la misma, tú diriges las maniobras y las recaladas, dictas el rumbo y organizas el trabajo a bordo; de ti penden las vidas de los tripulantes, los bienes que transportas y la seguridad de cuantos pueden cruzarse contigo en la mar. Y estás sólo, no puedes acudir a los técnicos en Derecho, en Medicina o en Ingeniería y Arquitectura Naval; tampoco puedes llamar, en caso de necesidad, a la policía, a una ambulancia o a los bomberos. El capitán está solo con su responsabilidad, nadie como él siente la soledad del mando, nadie como él vive cada día la terrible convicción de que puede sobrevivir a lo peor de la naturaleza: un ciclón tropical en alta mar. Recordando lo que representaba la figura del capitán para un joven de finales

del siglo XIX y principios del siglo XX, Ernesto Anastasio reconoció que *la categoría de capitán de barco era algo casi mítico; los más elevados personajes estimaban como un gran honor que les invitara a su mesa. Sobre esto la aureola fabulosa del hombre de mar, con su empaque heroico y su atracción romántica, idealizada en aventuras que hacían de él un arquetipo humano.*

En el capitán, afirmó en enero de 1963, con motivo de la entrega de títulos de Capitán de la Marina Mercante, *deben concurrir una serie de cualidades que valen casi tanto, consideradas individualmente, como el más alto y perfecto conocimiento de la ciencia náutica. Y cita las siguientes: el don de mando, la serenidad ante el peligro, la decisión rápida, el don de gentes, una cultura general adecuada a las relaciones que obligadamente ha de mantener un Capitán con los pasajeros y con las autoridades y personalidades de los puertos que ha de visitar el buque a su mando, y un grado de honestidad y acrisolada honradez que le haga dignamente acreedor a la ilimitada confianza que se necesita para ejercer dignamente el cargo.*

Y finalmente práctico de puerto, la culminación profesional de quienes fatigados de la vida errante siguen queriendo pisar el puente del buque y conducirlo hasta el atraque, una actividad a la que se accede tras años de experiencia como capitán en pugna con otros muchos candidatos que ansían la vida familiar y ver crecer a los hijos sin dejar de sentirse marinos.

El mayor agujero negro de la vida laboral de un hombre de mar llega en el momento que piensas formar una familia, pues desde ese momento, con más o menos rapidez, vas añadiendo angustias y tu vida a bordo lejos de emocionarte te provoca frustración. Todas las recaladas te parecen la misma, todas las maniobras son iguales, siempre hay algún o algunos tripulantes que no desearías ver ni en pintura, las deficiencias del buque, antes un reto que ponía a prueba tu capacidad, ahora te parecen muestras de la avaricia y la incompetencia de la empresa armadora. Y de los puertos no hablemos. La curiosidad de antaño, el hambre de observar y aprender de otras gentes con costumbres, creencias y diferente religión, se ha tornado en hastío, incluso desdén por esos países bárbaros, ricos o pobres, negros o blancos, africanos, americanos o asiáticos, que hablan raro y se comportan como cafres. Añoras a los tuyos con intensidad creciente. Quienes no consiguen esquivar ese agujero acaban arrastrándose por la cubierta de los buques, amargados y rotos. Una muestra, una simple muestra, podemos leerla en un artículo firmado por Rómulo que apareció en la revista que personalmente fundó y dirigió

Ernesto Anastasio en enero de 1915, *Marina*, que tuvo una vida corta, sólo un año. Rómulo, un seudónimo sin duda, narra la despedida de un barco que sale del puerto de armamento:

Esteban había saltado ya al bote sin despedirse de nadie, porque aun siendo amigo de aquellas familias no quiso hacerles violentar para devolverle el saludo. Los remos cayeron al agua, arrancó la embarcación y pronto dos, tres, cinco, muchas brazas de mar que se irían alargando desde entonces hasta ser miles de millas separó, ¿quién podía decir que no fuera eternamente? a las tristes mujeres y angustiados niños de aquellos pobres esclavos de un deber, al que la tontería humana adorna con unos dorados galones, que sin bien son distintivo honroso de noble oficio, también son cadena que con sus áureos eslabones les recuerda que su libertad no pasa de las barandillas de su barco, fuera del cual cruzan por la vida social como si estuvieran huidos...

El capitán que pocos minutos después llegó al embarcadero para dirigirse a bordo, encontró al grupo de las dos mujeres y los niños llorando desconsoladamente, cual si su pena nunca hubiera de tener fin.

Ernesto Anastasio no le dio la más mínima oportunidad a la amargura. Compaginó la navegación con sus inquietudes sociales, al mando de un velero de cabotaje con largas estadías en puerto. Cuando comprendió que el mero paso del tiempo a bordo apenas aumenta tu conocimiento y tu experiencia, se presentó a la convocatoria de dos plazas de práctico en el puerto de Barcelona, la ciudad que le había acogido con doce años y donde se había formado como persona y como marino. Y ganó la primera. Y con los problemas económicos resueltos, pues de práctico del puerto de Barcelona llegaba a ganar seis veces más que como capitán, colmó las lógicas aspiraciones por la justicia social de un joven humilde y con talento. Entró a dar clases en la Escuela de Náutica de Barcelona, pues sabido es que cualquier inteligencia bien formada siente la tentación de enseñar, de explicar y transmitir conocimientos. Y además sació su deseo de entender la sociedad a través de sus leyes, de modo que estudió Derecho. Y así evitó la posibilidad de caer en la negrura y pudo recordar sus años embarcado como el tiempo mágico durante el cual asentó su personalidad.

Por el distinto peso social de las profesiones, Ernesto Anastasio Pascual es recordado como jurista experto y casi fundador en España del Derecho marítimo. Incluso se ha publicado que el Derecho era, en el fondo su gran vocación. No fue así. El mismo Anastasio corroboró en su discurso de 1952 que su auténtica vocación, la única, era la de marino, una vocación probablemente entendida como la define Enric García Domingo en “El mundo del trabajo en la marina mercante española, 1834-1914”: la fascinación por los barcos y por la mar, una pasión que cualquier marino puede certificar.

Pues esto es lo que yo soy. El otro día, asistiendo a una función de cine en la que se representa “Alba de América”, contemplé emocionado aquellas escenas de La Rábida, cuando se presenta Cristóbal Colón a los frailes y uno de ellos le dice: “Magnífico oficio el de navegante”. ¡Cómo me impresionó esa frase! ¡Qué verdad es eso! Magnífico oficio el de navegante. Y lo decían aquellos frailes de La Rábida, ávidos de Cosmografía, habituados a la contemplación de un horizonte marino ilimitado. ¡Qué magnífico oficio el de navegante!

Años antes, en la conferencia pronunciada “por el Excelentísimo señor Don Ernesto Anastasio Pascual con motivo de la celebración del Día del seguro, mayo de 1947”, ya lo había dejado claro: *Para nadie es un secreto que mi vocación ha sido siempre la de los barcos. Allí se ven las cosas y los buques parecen seres animados que producen la impresión de seres vivos; aún dentro de las oficinas, con el teléfono en la mano, o escribiendo, se ve el barco, se adivina la silueta marinera. Y esto me encanta, me entusiasma y no concibo nada mejor.*

Es la misma fascinación por los buques, por la marina y el poder naval que se refleja en la conferencia que pronunció en la Cámara de Comercio de Madrid en 1949, “Problemas de la marina mercante”, cuando definió al barco como *ese precioso instrumento en el que descansa la tradición, la confianza y el porvenir de nuestro país*; o en la lección que impartió en el Instituto de Estudios Africanos el 17 de mayo de 1950: *Importancia de la Marina en una política colonial.*

Lo repitió muchas veces a lo largo de su vida: *Por el nacimiento valenciano; por vocación, hombre de mar. El ambiente de mi casa –una modestísima casa del modesto pueblo del Cabañal- era valenciano y marinero; marineros: mi padre, mi abuelo, todos los hermanos de mi madre y los maridos de sus hermanas.* Desde su nacimiento vivió en un ambiente de hombres del mar, como él mismo recordó en el homenaje de sus bodas de oro

como Capitán de la Marina Mercante: *Mi padre era marino, y eran marinos los hermanos de mis padres, y eran marinos mis abuelos, y yo he vivido siempre, por consiguiente, desde mi infancia, en ese ambiente de marinos.*

“Acaso el mar exige más que otros afanes. Para estar en él y llegar siempre indefectiblemente a puerto, es preciso sentir una ilusión que no ceda por nada ni ante nada. Podría decirse igual de otros oficios y dedicaciones. Pero en ninguno por su propia dureza y por la lucha que hay que mantener, de modo constante, con el riesgo y la aventura es tan necesario, tan indispensable ese caudal de fe y entereza, que puede afrontar todas las pruebas”, escribió Francisco Cañales en la *Hoja Oficial* del lunes, Madrid, 14 de enero de 1952.

Modesto, austero y sentimental

Ernesto Anastasio Pascual disfrutó de una larga vida, 88 años y 9 meses, en los que atravesó por diferentes regímenes políticos. Nació durante el reinado de Alfonso XII, proclamado rey de España por el general Martínez Campos en 1874 tras la breve experiencia de la I República Española. En 1880 estaba vigente la Constitución de 1876, la de la Restauración. Cuando tenía 5 años murió Alfonso XII y se inició el largo período de la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena, el régimen político del turno pactado entre los liberales del ingeniero Sagasta y los conservadores del abogado Cánovas. Años de crecimiento económico y de consolidación de la revolución industrial, que no fue sólo una época de innovaciones técnicas asombrosas, sino sobre todo una época de cambios sociales profundos. Nació en esos años el sindicalismo obrero organizado. Anastasio vivió con plena conciencia la derrota española en la guerra de Cuba a manos de la poderosa flota de los Estados Unidos de América, el desastre de 1898 que despertó muchas ansias de regeneración de la vieja España. La regencia de María Cristina finalizó en 1902, al cumplir 16 años el hijo varón de la reina, póstumo de Alfonso XII, que reinó hasta el 14 de abril de 1931 con el nombre de Alfonso XIII.

Durante los años de maduración del joven Anastasio, entre 1895 y 1910, el mundo contempló una ola de efervescencia marítima. En el plano técnico, la afirmación del vapor y la construcción de buques en hierro y acero en sustitución de la vela y la tradicional construcción de barcos de madera. Aunque la navegación a vela subsistiría todavía unos cuantos años en tráficos marginales, a prin-

cipios del siglo XX ya no había duda de la supremacía de las máquinas que durante el siglo XIX suscitaron serias dudas y críticas feroces de quienes veían en la desaparición de la vela nuevos y mayores peligros, y un futuro peor.

La exaltación por el progreso y la escasa atención que durante siglos los sucesivos monarcas y Gobiernos españoles habían prestado a los asuntos marítimos propiciaron que el 16 de diciembre de 1900, en una asamblea celebrada en el salón de actos del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, bajo la presidencia del ministro Joaquín Sánchez de Toca, a quien escoltaban los ministros de Marina, José Ramos Izquierdo, y de Instrucción Pública, Antonio García Alix, se constituyera la Liga Marítima Española (LME), siendo nombrado presidente Antonio Maura y secretario general el teniente de navío Adolfo Navarrete. La creación de la Liga pretendía organizar y defender la marina mercante, la navegación y el comercio, la marina militar, los deportes náuticos, las pesquerías y las industrias marítimas porque, escribió Antonio Maura en 1902, “ningún otro orden de intereses colectivos está tan desatendido y hasta ignorado, como el conjunto colosal de los intereses de España en los mares”.

Ernesto Anastasio vivió en Barcelona la Semana Trágica, el nacimiento del pistolero patronal y sindical y las luchas de los trabajadores para mejorar su condición. Vivió, ya en Madrid, el pronunciamiento militar del general Primo de Rivera y los siete años del Directorio. Observó el cambio drástico de régimen político que se produjo en 1931, la renuncia de Alfonso XIII, su salida del país y la proclamación de la II República. Los años convulsos de ésta. La sublevación de los generales Mola, Franco, Sanjurjo y demás contra el Gobierno del Frente Popular; la guerra civil, el triunfo final de Francisco Franco, proclamado, con el beneplácito del Vaticano y de la Iglesia nacional, Caudillo de España por la Gracia de Dios. Y los últimos treinta años de su vida pudieron contemplar las fases sucesivas del régimen franquista. Hasta que el día 6 de enero de 1969, falleció en su casa de Madrid.

Antes de la guerra civil, Ernesto Anastasio aparecía en los medios de comunicación por los cargos que fue ocupando, bien por vía electoral en las asociaciones y corporaciones de las que formaba parte, bien por nombramiento de los propietarios y Consejos de Administración, o por la creación de nuevas empresas. Eran apariciones esporádicas en unos medios exclusivamente escritos. La primera

entrevista personal de este periodo se la hizo un compañero de profesión, Julián Amich Bert, elegido en enero de 1919 vocal de la Junta Directiva de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española, fundador y propietario de la revista *Navegación*, una publicación digna y de excelente factura que introdujo una buena dosis de aire fresco en el panorama de una prensa marítima inclinada hacia los estamentos oficiales.

En la entrevista, que tuvo lugar en diciembre de 1918, en el despacho del abogado Ernesto Anastasio, Vía Layetana, número 11, el periodista afirma que Anastasio era un personaje afamado en los ámbitos marítimos y portuarios. “¿Qué marino o qué hombre de asuntos marítimos no ha oído hablar mil veces de don Ernesto Anastasio? ¿En qué cámara de qué barco, especialmente de los de Levante, no se le ha censurado cien veces y se le ha defendido otras cien? (...) el señor Anastasio, hombre de negocios, que viaja, que lleva una vida activísima, que cada día recibe infinidad de visitas...”.

La revista *Navegación* había visto la luz el 25 de noviembre de 1918 -casi sucesora de la revista *Marina*, de Ernesto Anastasio- y el último número, el 38, está fechado en agosto-septiembre de 1921. En teoría era quincenal, pero tuvo una vida azarosa. En el número 23, enero de 1920, publica un editorial informando sobre un significativo cambio: la entrada en el capital, como accionista de referencia, de Ventura Morales, un personaje controvertido, dirigente de La Naval, una asociación de obreros marítimos. En el número 34, abril de 1921, se anuncia que el fundador y director Julián Amich, deja la dirección “por impedirle continuar sus múltiples cargos”, y le sustituye Federico Martín-Mora Molins, capitán y profesor de la Escuela de Náutica, que sólo pudo aguantar tres meses la publicación.

Navegación publicó en su primer número un artículo impactante firmado por J. Quintana, “Marinismo”, que proponía exigir a Alemania una fuerte indemnización por los crímenes de guerra cometidos por los U-boat contra los buques mercantes españoles, neutrales e indefensos. “En nombre de las 165 víctimas y los 85 buques torpedeados tienen derecho navieros y marinos para dirigirse a las naciones beligerantes vencedoras, y desautorizar a nuestro gobierno reclamando la indemnización no para España, sino para los marinistas”. Una indemnización parte de la cual habría de servir para financiar el “marinismo”, dedicado a extender los negocios navieros, la construcción naval y las profesiones marinas, un movimiento político

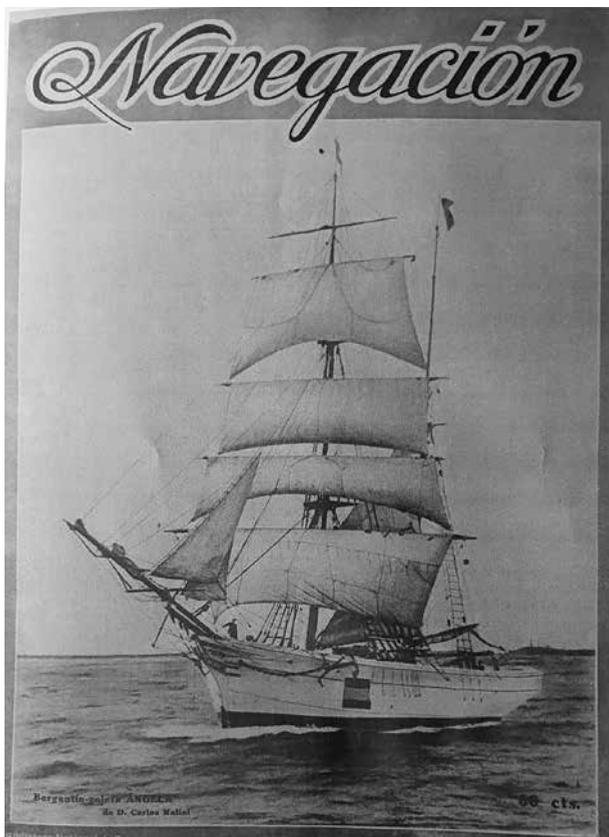
que habría de encabezar Ernesto Anastasio, “uno de los hombres que reúne bajo un cerebro bien orientado las tres excepcionales condiciones de marino, naviero y jurisconsulto, teniendo una visión diáfana del problema marítimo en nuestro país”.

Desde 1945, pasada la guerra civil y los años más crueles de la posguerra, Ernesto Anastasio se convirtió en un personaje buscado por la prensa. “El hombre de las tres presidencias”, le nombró el periodista José Barberá en la entrevista que publicó en la *Hoja del Lunes de Valencia* el 2 de julio de 1956. El “patriarca de nuestros negocios” tenía que rechazar casi cada día peticiones de entrevistas y llamadas para pulsar su opinión sobre cualquier noticia que tuviera alguna relación con el mar, los buques, los puertos, los seguros y las finanzas. Aceptó pocas veces, y porque la petición venía de un valenciano, de un marino o de algún amigo, aunque no fuera marino ni valenciano.

Recibió todo tipo de elogios, algunos desmesurados, que culminaron con las notas necrológicas que publicaron los periódicos desde el 7 de enero de 1969. Gran hombre, gran profesional, gran patriota, gran valenciano, gran marino, gran jurista y en definitiva gran capitán. Si en vida no le ahorraron alabanzas, una vez fallecido los medios de comunicación echaron las campanas al vuelo con ímpetu, sin reservas.

Ernesto Anastasio, sin embargo, era enemigo de las pompas y el boato. *A falta de otras cualidades más salientes, yo procuro practicar la austeridad, que es la condición que presta al hombre mayor fortaleza para la lucha*, declaró en 1919. *Tengo el convencimiento de que un libro para hablar de lo que he hecho y lo que soy constituiría, si lo alentara, una verdadera pedantería, porque me conozco lo bastante para saber que no valgo tanto como para servir de ejemplo y enseñanza a los demás*, le escribió en marzo de 1955 a Gerardo González ante la insistencia de éste para que aceptara la propuesta de componer su biografía.

Discreto por naturaleza, la prensa siempre lo retrató como un hombre frío, serio, afable, rodeado del respeto, en ocasiones veneración, de las personas que trabajaban con él. “He aquí, pensamos, un hombre al cual todos los que le rodean demuestran tenerle una afeción sin límites y un respeto profundo”, escribió Julián Amich en 1919. Se confesaba Ernesto Anastasio como un hombre austero y equilibrado. El mando de un buque te familiariza con la prudencia, y al mismo tiempo exige rapidez y determinación. *Tengo fama de hom-*



Portada del número 5 de la revista *Navegación*, fundada y dirigida por Julian Amich.
En este número, de 15 de febrero de 1919, apareció la primera entrevista con
Ernesto Anastasio Pascual.

bre frío, insensible, incapaz de un estremecimiento. Pero no soy así. Lo que pasa es que no me descompongo fácilmente. Sólo una vez recuerdo haber quebrado mi natural paciencia. Bien, en el fondo soy un sentimental. Me impresionan, a veces, muy pequeñas cosas. Y hasta invenciones de los libros y de las películas, le reconoció al periodista Fernando Gastán Palomar, para el diario Ya, en enero de 1952.

La deferencia que le profesaron quienes compartieron vida y trabajo con Ernesto Anastasio respondía, por supuesto, al respeto que él deparaba a las personas con independencia de su rango, cargo o profesión; pero correspondía en mayor medida a la autoridad que emanaba de sus juicios y de la ponderación rigurosa de los asuntos que trataba. Palabras, las justas. “Gran aglutinador de personas, lo cual lograba a menudo con su mera presencia”, como escribió Montfort Belenguer, siempre manifestó que la experiencia de mandar un barco le había enseñado el valor de la serenidad, de la responsabilidad y de saber siempre donde está. La navegación exige en todo momento conocer la posición del buque. Esa constante acaba por moldear el temperamento del marino. Además, era un hombre alto, 1,80 metros, rubio -mientras tuvo pelo- de mirada azul celeste apenas velada por unas gafas redondas, de carey. Siempre lució un bigote completo, bien recortado, y la vestimenta adecuada: traje oscuro, habitualmente con chaleco; camisa blanca y corbata sin estridencias. Las fotografías de los años cuarenta y cincuenta del siglo XX lo presentan con el cabello ralo, la frente amplia y despejada, los labios finos, por donde asoma un amago de sonrisa un tanto seria y cavilosa, el porte elegante.

Por lo demás, Ernesto Anastasio era una buena persona, en el mejor sentido de la palabra, que nunca necesitó hacer daño y que no tuvo ningún reparo en reconocer, en su discurso del homenaje de 1952, *que yo no he servido nunca para reprender a nadie. No digamos cuando las cosas han tenido importancia mayor y ha habido necesidad, porque a veces es imprescindible, de prescindir de los servicios de alguien y de despedirle. Cuando he considerado que no había más remedio que proceder así, confieso que he cometido un fraude, porque he reconocido que se debía hacer, pero siempre me las he arreglado de manera que fuera otro y no yo el que lo hiciera.* Afirmo un dicho de Galicia que “O marinhoiro ten vida de anxel: o vento o leva; o vento o trae”.

Benemérito valenciano

Este libro empezó a gestarse, a principios de la década de 1990, cuando investigaba, para la tesis doctoral, las asociaciones de trabajadores de la marina mercante y me tropecé con la noticia de la detención de Ernesto Anastasio durante la huelga de marinos de mayo de 1914. Conocía pocas cosas del personaje, abstracción hecha del magnífico buque que llevaba su nombre. Desde luego sabía que había presidido la Compañía Trasmediterránea y que había sido un prócer importante durante el franquismo, un mérito que, pensaba entonces, jugaba en su contra. Indagué algo más y apareció un personaje que había dirigido con éxito varias de las principales empresas del país. ¿Y ese personaje, recién cumplidos los 34 años, había sido arrestado por sindicalista? Supe también que cuando le detuvieron era práctico del puerto de Barcelona, o sea que no participaba en la huelga y que, desde luego, no le afectaban los motivos salariales del conflicto. La única explicación era la solidaridad, la virtud por excelencia en el mundo sindical.

Años después, con la figura de Ernesto Anastasio más perfilada, con la seguridad de que carecía de una biografía mínimamente digna, compartí con algunos compañeros, marinos, prácticos, ingenieros navales, directivos portuarios y en general personas relacionadas con la mar la idea de que Anastasio podía ser un referente profesional. Había que escribir su biografía.

Puestos a la tarea, reconozco que el personaje me impresionó. Indagué en hemerotecas, en libros y, por supuesto, en todas las páginas existentes en la red. El personaje crecía sin parar. He leído, creo, todo o casi todo lo que escribió y probablemente casi todo lo que de él escribieron. Y seguía creciendo. He hablado en varias ocasiones con José María Anastasio de Espona, uno de los nietos, que me suministró abundante información que no está escrita. Y seguía creciendo. El lector sabrá comprender que me haya visto atacado por esa afección que se siente por la persona investigada, o a quien se persigue, la misma que sintió el capitán Marlowe por Kurtz cuando navegaba, en la pluma de Joseph Conrad, hacia *El corazón de las tinieblas*.

No es esta la biografía de un empresario que analiza sus empresas, sus cuentas y sus beneficios y lo que hizo para lograrlos, al estilo por ejemplo de “La familia Aznar y sus negocios”, obra del historiador económico Jesús Valdaliso. Tampoco la de un militar y sus cuitas; o la de un político y sus intrigas. Ernesto Anastasio era un

profesional de talento y virtudes excepcionales, un hombre honrado, un marino que atravesó con la dignidad intacta períodos turbulentos, y a veces sórdidos, de la Historia de España.

El ascenso de Ernesto Anastasio Pascual siguió una escalera lógica en la que el azar jugó un papel insignificante; en ningún caso subió por una cucaña. “La escalera está hecha para subir e incluso para bajar; pero la cucaña está pensada para que te vean sufrir conforme haces el esfuerzo de coronarla y sólo es susceptible de trepar por ella quien asume el reto de romperse la crisma en el intento”, escribió Gregorio Morán en la segunda biografía de Adolfo Suárez.

Ernesto Anastasio Pascual da nombre a una larga calle en el distrito marítimo de Valencia, más concretamente en el Cañamelar, paralela a la línea de costa y próxima a la casa donde nació. Antigua calle de Serrano, en honor del compositor de zarzuelas José Serrano Simeón, el Ayuntamiento decidió mudarle el nombre en abril de 1969, poco después del fallecimiento del prócer. En los rótulos que anuncian el nombre de la calle, azules con letras blancas, todavía reacios por la fiebre de Babel, se lee: Carrer d’Ernest Anastasio. Lo mismo le sucede al reverendo Vicente Gallart, quien por párroco de la iglesia del Rosario, donde bautizaron a Anastasio, intervenía en todos los honores tributados al marino del Cañamelar, ahora rotulado, en una calle perpendicular a la de Ernesto Anastasio, como “d’en Vicent Gallart (arxiprest)”. Cerca, pero ya en El Grao, se encuentra la avenida que, desde 1958, a insistencia entre otros de Ernesto Anastasio, honra a su gran amigo José Juan Dómine, la persona a quien más admiró en su vida. Y en la fachada del edificio que, según el Ayuntamiento, ocupa el espacio de la casa donde nació Anastasio, hoy número 73 de la calle José Benlliure, antigua calle del Ángel, por la iglesia que los pescadores de la zona erigieron en 1814, consagrada a Nuestra Señora de los Ángeles -o calle Mayor de Cañamelar según la página dedicada a Anastasio en “101 hijos ilustres del Reino de Valencia”- hay colocada una lápida de mármol con la fecha 27·9·1959, cuando el Distrito Marítimo de Valencia (El Grao, Cañamelar, El Cabañal y Cap de Fransa), le tributó un homenaje. Construyeron un palco elevado, en la acera, donde se agolpaban las autoridades alrededor del homenajeado, con una muchedumbre a pie de calle, expectante por si después de las palabras les echaban golosinas o alguna cosa. La lápida lleva grabada la siguiente inscripción:

EN ESTA CASA NACIÓ EL 4 DE MAYO DE 1880 D. ERNESTO ANASTASIO PASCUAL
MEDALLA DE ORO DE LA CIUDAD

La fachada del edificio, una construcción en ladrillo posterior a la vivienda original donde nació Ernesto Anastasio, está hoy dominada por el audaz nombre de una casa de comidas, “Sofoko food”. Y clavada justo debajo de la lápida dedicada a Anastasio, y pegada a ella, hay otra, más pequeña y de peor calidad, con la siguiente cita: “Recuerdo del encuentro del Cristo de los Afligidos (señor y patrono del Canyamelar) con la reliquia del Santo Cáliz de la Cena. Lunes Santo 6 de abril 1998. Año del Espíritu Santo”. Si tenemos en cuenta que la casa no hace esquina (la travesía con el “Carrer d’en Vicent Gallart” está a unos 15 metros), y la calle resulta más bien estrecha, la placa del encuentro del Cristo con la reliquia del Grial no se entiende de ninguna manera, salvo que se trate de una simple muestra del humor valenciano que tan bien supo mostrar el maestro Luis García Berlanga en películas como “Moros y cristianos”, “Todos a la cárcel” o “París-Tombuctú”: allí donde nació un eximio prohombre, medalla de oro de la ciudad, se produjo, el Lunes Santo de un Año del Espíritu Santo, el encuentro (reunión o abrazo) del Cristo de los Afligidos con una reliquia mitológica. De cine.

Durante los años 1870, la antigua iglesia de los Ángeles fue derivada, por mandamiento del obispo, a Nuestra Señora del Rosario. Destruída durante la guerra civil y levantada de nuevo a partir de 1942 con dinero de los fieles (Anastasio fue uno de los mayores donantes, lo que le otorgó el derecho a un banco preferente a la derecha del altar), es ahora un templo de exuberante ornamentación, con frescos en la cúpula y numerosos altares y capillas llenas de tallas, imágenes y esculturas, que me dejó turbado cuando la visité en compañía del director de flota de Trasmediterránea, valenciano y marino. Una iglesia ricamente decorada, de arduo y costoso mantenimiento, que contrasta con el entorno de pobreza que domina el distrito marítimo de Valencia, al que la alcaldía presidida por Rita Barberá, entre 1991 y 2015, contribuyó a degradar en el marco de una operación urbanística abortada por la fuerte oposición vecinal.

A escasos 25 metros del edificio donde el Ayuntamiento colocó la lápida de Anastasio y, posteriormente, la del encuentro milagroso, sobrevive una taberna inaugurada en 1837, Casa Montaña, donde todavía se come la mar de bien y a buen precio. Seguramente la fami-



Lápidas colocadas en la fachada de la casa donde se supone que nació Ernesto Anastasio Pascual, calle de José Benlliure número 73, Distrito Marítimo de Valencia (Foto JZT).

lia de Anastasio compró allí los vinos almacenados en las grandes botas oscuras que hoy decoran el local.

La Medalla de Oro de la ciudad de Valencia, al “benemérito valenciano D. Ernesto Anastasio Pascual”, le había sido concedida por decisión unánime del Consistorio, reunido en sesión extraordinaria el día 11 de julio de 1951, “para enaltecer sus extraordinarios méritos y su labor eminente realizada en defensa de los intereses de la ciudad”. Días más tarde, en la madrileña *Hoja Oficial* del lunes 23 de julio, el escritor y periodista Francisco Casares escribía que “el valenciano al que se acaba de premiar con la más alta distinción de la ciudad mediterránea”, era un auténtico autodidacta, “el hombre que se forma a sí mismo, que trabaja sin conceder acceso a la fatiga y que siente el noble deseo de superarse cada día”. La medalla de oro de Valencia, concluye el periodista, “es el premio al hombre sencillo, trabajador, de infatigable voluntad, de indestructible fe, al español ejemplar cuya ejecutoria puede servir de modelo...”.

Gran empresario

Las reseñas biográficas de Ernesto Anastasio Pascual en las enciclopedias, folletos y guías sobre empresarios suelen caer en algunos errores. Por ejemplo, atribuir su desembarco en 1907 al inicio de los estudios de Derecho; o señalar que fue director-gerente de Trasmediterránea y no secretario general. Capítulo aparte merecen las citas en libros de Historia y en las biografías de personajes que cruzaron sus actividades con Ernesto Anastasio. En estos hay un error que trasciende la simple ignorancia. Consideran, sin más, que Anastasio fue “un hombre de March”, o “un empleado del mallorquín”. Así, por ejemplo, en la semblanza de Juan March incluida en la obra “Los 100 empresarios españoles del siglo XX”, donde se afirma que tras su entrada en Trasmediterránea, en 1918, introdujo en el consejo “a hombres de su confianza o próximos a él como Salvador Canals o Ernesto Anastasio”, una afirmación ajena a la realidad, pues Anastasio estuvo en el proyecto de Trasmediterránea al menos desde principios de 1916, cuando ignoraba quien era el contrabandista Juanito Verga (alias por el que se conocía en Mallorca al joven Juan March), y la naviera era sólo una idea.

Sorprende la rapidez y extensión con la que se propagan falacias como la de que Ernesto Anastasio y José Juan Dómine, eran “hom-

bres de March”, una expresión que tal vez debería estar vedada en obras con pretensiones de rigurosidad, pues más parece propia de una película de sicarios. El error aparece en libros de reciente edición, que ni siquiera se molestan en dejar alguna cita, o relato, que pudiera sostenerlo. Nada, eran “hombres de March” y punto.

Es falso que Dómine o Anastasio ejercieran de “hombres de Juan March”; más bien al contrario, tanto Anastasio como Dómine sintieron escasa simpatía por el millonario y, como veremos en el episodio de la creación del monopolio de petróleos, ambos consiguieron abortar su propósito de hacerse con el negocio. El marino y abogado mantuvo una lealtad personal al doctor José Juan Dómine, basada en una idea rotunda de la amistad. No fue un hombre de March ni de Calvo Sotelo ni del rey ni del general Franco. Bastaría para corroborarlo atender a las escasísimas menciones que Ernesto Anastasio le brindó a Juan March, ninguna verdaderamente elogiosa, limitadas, como mucho, a fórmulas elementales de cortesía.

Las citas y reseñas en obras generales tienen, salvo excepciones, una difusión mayor que los datos comprendidos en investigaciones más concretas y especializadas, de modo que es obligado tenerlas en cuenta. He seleccionado una, reveladora de la importancia de Ernesto Anastasio en la vida económica española entre los años veinte y sesenta del siglo XX.

En la sección Figuras de Hoy, 1950, del Directorio de Personalidades contenido en la *Enciclopedia biográfica nacional ilustrada de las personalidades de la actualidad*, aparece la siguiente relación de cargos que ocupaba Ernesto Anastasio Pascual:

Presidente de: Trasmediterránea y de la Isleña Marítima; de Unión Naval de Levante (Construcciones navales); de La Unión y El Fénix Español, de El Fénix Español y de la Compañía Española de Reaseguros (Seguros); de Torras, S.A. (Construcciones metálicas); de Atlantic, S.A.E. (Aceites lubricantes); de la Sociedad General de Materiales para la Industria, de la Sociedad Española de Contratas (Obras públicas); de la Compañía General de Maderas, de Maryami, SA (Inmobiliaria); de Distribuidora Petrolífera Española, de la Sociedad Hispano-Marroquí, y de Vapores Remolcadores de Barcelona; y del Comité Español del Lloyd's Register of Shipping. Consejero fundador del Banco de Crédito Local de España y subgobernador del mismo. Pertenece a la Jun-

ta Consultiva de Seguros y del Consejo Superior de Reaseguros.
Vicepresidente de Viajes Elcano, SA.

La reseña añade la dirección en Madrid y el teléfono del personaje, pero olvida anotar que también era presidente de Distribuidora de Hidrocarburos, consejero de Proas y consejero del Banco de la Propiedad y Comercio.

Biografía en tres etapas

Esta biografía está estructurada en tres partes, tres períodos que corresponden, con la flexibilidad que el continuo de una vida exige, a la etapa de infancia y juventud, de 1880 a 1907; de crecimiento, coincidente con la etapa en la que ejerció de práctico del puerto de Barcelona (1907-1918); y por último, los años de consolidación de la personalidad, de 1917 a 1936, y la etapa de una vejez triunfal, cuando recibe elogios y homenajes por los cuatro puntos cardinales, de 1939 a 1968. He mantenido las citas textuales tal y como fueron escritas, con los errores ortográficos, las mayúsculas y los defectos sintácticos, y sólo he retocado los errores de imprenta u otros que pudieran llevar a confundir al lector actual. Las palabras y los textos de Ernesto Anastasio están transcritos en cursiva. En la medida de lo posible he dejado que fuera el propio personaje, que hubiera podido ser un gran periodista y un buen escritor, quien explicara los hechos y avatares que vivió, aun corriendo el riesgo de unas citas que, tal vez, pudieran calificarse de excesivas.

Al día siguiente del fallecimiento de Ernesto Anastasio, yo me matriculaba como alumno libre en la Escuela de Náutica de Barcelona, una coincidencia que me ha acompañado en los largos meses de redacción de esta obra.

Barcelona y Es Migjorn Gran, septiembre 2016 - diciembre 2018

PARTE I. La construcción de la personalidad

...en la labor penosa y difícil de mejorar de condición al personal de la Marina Mercante.

Ernesto Anastasio, junio de 1906

I. 1 El Origen

En el Registro Civil de Pueblo Nuevo del Mar, sección de Nacimientos, consta que “a las nueve de la mañana del día cinco de mayo de mil ochocientos ochenta, ante Don José Aloban Lacomba, Juez municipal, y ante mí el Secretario, compareció Ramona Pascual Simó, natural de este pueblo, mayor de edad, casada, habitante en la calle del Ángel número ciento trece, con objeto de inscribir en el Registro civil un niño; y al efecto como tía del mismo declaró: Que el dicho niño nació en la calle del Ángel número cuarenta y nueve a las siete de la mañana de ayer; Que es hijo legítimo de Vicente Anastasio, expósito, natural de Valencia, y de Dolores Pascual Simó, natural de este pueblo, casados y domiciliados en el de nacimiento; Que es nieto por línea materna de Ramón Pascual Pérez, natural de este pueblo, y de Mariana Simó Tàrizona, natural de Valencia, difuntos; y que al expresado niño se le había de poner el nombre de Ernesto; Se hace constar que el niño inscrito carece de abuelos paternos por ser expósito el padre del mismo. Fueron testigos presenciales Manuel Castillo Plá y Nicasio Vicente Sanchís, ambos mayores de edad, casados, empleados y vecinos de este pueblo”.

Dolores Pascual Simó, la madre del niño, fue la segunda esposa de Vicente Anastasio, casado en primeras nupcias con la hermana mayor de Dolores, con quien tuvo una hija y un hijo. Ernesto Anastasio no tuvo ningún hermano de madre y padre.

El lugar de nacimiento de Ernesto Anastasio se ha prestado a cierta confusión nominal. En el certificado de nacimiento y en la documentación de matrícula en la Escuela Especial de Náutica, en 1897, Ernesto Anastasio manifiesta haber nacido en Pueblo Nuevo del Mar.

En la solicitud para examinarse de las pruebas de grado de bachiller, en 1909, declara haber nacido en el Cabañal; pero en los años siguientes, en particular tras la guerra civil, cuando los poblados marítimos fueron anexionados al Ayuntamiento de Valencia, Ernesto Anastasio afirma, salvo alguna excepción, que nació en el Cañamelar, nombre que revela la dedicación de sus antiguos moradores al cultivo de la caña de azúcar, el cañamel, o *canyamel*.

El primitivo núcleo de población, edificado junto al mar, fuera de la ciudad de Valencia, alcanzó tal extensión que fue necesario distinguirlo en varios sectores o barriadas, como el Cabañal, nombre que alude a las cabañas o barracas de los pescadores, el Cañamelar y Cap de Fransa, cuyos límites respectivos nunca estuvieron del todo claros. Aún hoy, se habla del Cañamelar o el Cabañal en referencia a las mismas calles, si bien los habitantes del barrio afirman que la frontera entre uno y otro estaba bien establecida en la antigua acequia de *Pixavaques*, hoy calle Mediterráneo. Blasco Ibáñez (“Flor de mayo”, 1895) se refería al Cabañal, topónimo que el escritor identifica con todo el distrito marítimo, como “el barrio llamado de las Barracas, donde se albergaba la gente pobre sometida por su miseria a la servidumbre del mar”. Fue en ese barrio, pintado con tintes lastimosos, donde Ibáñez mandó construir una gran casa, frente a la playa de la Malvarrosa, que todavía hoy destaca por el color asalmonado y sus grandilocuentes columnas. Una visión menos sombría la daba en 1899 Armando Palacios Valdés en su obra “La alegría del capitán Ribot”, en la que afirma que el pueblo de El Cabañal era “una mezcla rara y pintoresca de chozas de pescadores y de aristocráticas mansiones”. La iglesia de Nuestra Señora del Rosario, donde bautizaron al niño, era en los años 1880 un pulcro santuario dependiente de la parroquia de Santo Tomás de Valencia.

De los poblados marítimos de Valencia, Cañamelar era el más conspicuo, su ombligo pudiéramos decir. Durante el tiempo que duró la autonomía municipal, de 1836 a 1897, fue en el Cañamelar donde se emplazó el edificio del Ayuntamiento del que la Administración local dio en llamar Pueblo Nuevo del Mar. Fue en el término del Cañamelar donde se edificó el único teatro con que ha contado el distrito marítimo de Valencia, el Teatro de la Marina. Y fue en el Cañamelar donde nació Ernesto Anastasio, pues la antigua calle del Ángel estaba allí ubicada.

En una entrevista publicada en septiembre de 1958, diario *Levante*, Ernesto Anastasio explica así el lugar donde nació: *los poblados marítimos no formaban parte de la ciudad de Valencia. El Grao, Cañamelar y Cabañal eran Municipios independientes. Hoy forman uno solo con el de la capital y difícilmente puedo identificar a ésta con mi ciudad natal, que se encerraba en el actual Distrito Marítimo.*

Años más tarde, en 1961, Ernesto Anastasio recordaba su infancia en un artículo publicado en la revista *Valencia Fruits*:

El pueblo se extendía de sur a norte en largas calles paralelas, apoyando su espalda en la huerta por la parte oeste y avanzando de frente hacia el este hasta alcanzar la orilla del mar, donde los valencianos han hecho mucho más de cuanto era preciso para inutilizar una de las mejores playas del litoral mediterráneo (...) Conducían al puerto todas las calles, y a la playa todas las travesías que cortaban perpendicularmente aquellas. La playa era ancha y sin obstáculos, y allí se construían toda clase de embarcaciones de madera para la pesca y para la navegación comercial (...) Valencia, entonces, quedaba lejos de los hoy llamados poblados marítimos, y se comunicaba con ellos mediante un tranvía de tracción animal, utilizado por cuantos tenían sus quehaceres en la capital: estudiantes que iban al Instituto de segunda enseñanza o a la universidad; cigarreras que trabajaban en la fábrica de tabacos; comerciantes que acudían a la Lonja; consignatarios y agentes de aduanas que iba a recibir órdenes de sus comitentes...

Con los años fue borrándose el origen expósito del padre de Ernesto Anastasio, quien aparece en las notas biográficas autorizadas, por ejemplo en el folleto sobre el homenaje de 1952, como Vicente Anastasio Planells, nombre parecido al que figura en una vieja ficha del archivo de la biblioteca del Museo Marítimo de Barcelona, Vicente Anastasio Planajos, como armador de un bergantín-goleta de 24 metros de eslora y 7 metros de manga, nombrado originalmente SOLER y más tarde rebautizado como CONCHA, construido en Barcelona en 1848 y matriculado en Valencia en 1886. El padre de Ernesto Anastasio patroneaba la embarcación, dedicada al cabotaje entre Valencia y los puertos del Mediterráneo español, llegando en ocasiones hasta las islas Canarias, con mercancías diversas que no era fácil transportar por tierra ante el mal estado de los caminos y los azares de parajes desprotegidos. En alguna ocasión llevó a su hijo pequeño a bordo, de modo que cuando Ernesto Anastasio embarcó por primera vez como profesional, en 1897, todos los trabajos le eran familiares.

Años más tarde, reconocido ya como una gran personalidad, pero aún joven, 37 años, Ernesto Anastasio explicó de forma idealizada el trabajo de los marinos dedicados al cabotaje en la España de finales del siglo XIX, su padre por ejemplo. Fue en la conferencia que pronunció en el salón de la patronal catalana, Fomento del Trabajo, el 22 de febrero de 1918.

Todos los años se renueva en el puerto de Barcelona el espectáculo pintoresco que ofrece el mercado sobre muelle y al detall de las frutas frescas y hortalizas tempranas de Andalucía, Murcia y Valencia. A la popa misma de los faluchos que las transportan, ordenadas todas a lo largo del mismo muelle, se amontonan naranjas, melones o tomates, según los casos, y a su alrededor discurren los compradores que las adquieren para su particular consumo o para la reventa, tratando directamente con el patrón o encargado, contra-maestre o marinero.

El patrón de estas pequeñas naves encarna el tipo clásico del Verdadero comerciante en la acepción más elevada de la palabra y en la forma socialmente más necesaria y útil de esta profesión. Compra para revender con ánimo de procurarse ganancia en la reventa; pero no compra con el solo objeto de la especulación que actúa sobre el alza del precio en beneficio exclusivo del especulador o intermediario, sino que compra en Andalucía para vender en Barcelona y con el precio obtenido en la venta se cubre del importe de la compra en el puerto de origen, aplicando el sobrante al flete devengado por el buque en la expedición.

Comprar mercaderías en un sitio para transportarlas a otro y revenderlas es la función más noble y útil del comercio; si el transporte está sembrado de tantos riesgos y dificultades como ofrece el marítimo en esas minúsculas embarcaciones, los bravos y modestos navegantes, comerciantes rudimentarios que las tripulan, son merecedores de la mayor estima.

Con frecuencia el patrón es dueño o condueño de la nave, y él mismo compra el cargamento en el puerto de origen lo vende en el de destino y provee personalmente al despacho del buque en uno y otro en relación con Sanidad Marítima, Aduana y Capitanía de Puerto. En esta clase de embarcaciones la tripulación va a la parte, esto es, reparte entre sí, conforme a una proporcionalidad preestablecida, el montante de los beneficios del viaje, después de separada la porción que corresponde al propietario, y cuando se dan todas estas circunstancias, que evocan el recuerdo de la navegación rudimentaria y primitiva de tiempos remotos, el capitán o patrón es cifra y compendio de todas las cualidades y atribuciones que tienen su origen en la propiedad plena de la nave cuando la persona sobre quien recae no se separa nunca de ella en

puerto ni en la mar, dirigiendo la derrota, negociando con los cargamentos, y ultimando sin ninguna desintegración de facultades, sin concurso de elementos intermediarios, los contratos, trabajos y gestiones propios de su especial cometido náutico Y mercante.

La situación económica de la familia Anastasio Pascual sólo permitió al pequeño Ernesto acudir a la casa/escuela de Mariano Carsi, vecina a la de sus padres, para aprender las primeras letras. *Fui como todos a la escuela del pueblo y lo hice sin trámites ni formulismos más o menos reglamentarios y solemnes, jugando con otros niños tropecé en la puerta, cedió al impulso y me encontré en la escuela, que ya no quise abandonar.* La enseñanza primaria en la España de 1885 contaba con escasos medios. Tengamos en cuenta que en la década de 1880 había en el país 12 millones de analfabetos, el 68 por ciento de la población. Aunque desde la Ley Moyano de 1857 era obligatoria la enseñanza primaria, no había escuelas ni maestros suficientes. En 1895 sólo 1.556.136 niños comprendidos entre los tres y los doce años, estaban escolarizados. Dada la población escolar, quedaban sin escuela, ni pública ni privada, 2.438.816 niños y niñas en edad escolar.

Ernesto dio pruebas de una inteligencia excepcional que no pasó desapercibida para sus maestros.

Yo recuerdo como influyó en mí un maestro de primera enseñanza que me tomó especial afecto y me hizo sujeto de su predilección. Me presentaba en todas las solemnidades escolares y visitas importantes, ya para saludar al señor Obispo, al gobernador o al capitán general. Tendría aquel educador 30 años y era sumamente religioso. Y tanto influyó esto en mí que entonces me formé una conciencia rígida y no tenía otro deseo que llegar a ser sacerdote y misionero. Tenía yo un hermano bastante mayor que yo. Era un santo laico. Su conducta y su moral eran irreprochables y sus actos de bondad y sobre todo de caridad, dignos de admiración. Sin embargo, no era creyente. Influencias ambientales en aquella época anterior a Blasco Ibáñez determinaron su filiación que era de abierta oposición al orden social imperante. Cuando yo hablaba en mi casa de mi supuesta vocación, eran de oír y ver sus reacciones. Por esto yo creo en el determinismo del ambiente. Mi hermano, dados su rigidez de conducta y su carácter, hubiera sido siempre en cualquier circunstancia el de la máxima entrega y el de la responsabilidad mayor. En cuanto a mí, era evidente que aquella no era mi vocación, a pesar de las apariencias buscadas. Sin duda sobre la diferencia de edad había entre aquel maestro y yo una afinidad. Esa afinidad escondida, que tantas veces condiciona y decide en momentos decisivos de nuestra vida. Porque, ¿qué es la simpatía sino una

afinidad escondida? En cierta ocasión solemne, aquel maestro me confió nada menos que el encargo de pronunciar ante todas las autoridades el panegírico de santo Tomás de Aquino. A este propósito me escribió un verdadero sermón que yo aprendí íntegro y que él me enseñó a declamar. Tenía yo la seguridad de que no se me olvidaría ni una sílaba. Y llegado el momento y con todas las solemnidades y rúbricas del caso, después de breve oración ante el altar, fui acompañado hasta el púlpito y comencé mi discurso aprendido. La seguridad que tenía en mi memoria me daba una serenidad que me permitió gozar del momento. Para dar mayor verosimilitud de improvisación, al llegar a algunos puntos, me detenía brevemente, como quien reflexiona y coordina sus ideas y después proseguía con inalterable dicción. Mi maestro cada vez que hacía una de aquellas estudiadas pausas, llegaba a temer que me perdiera, y era visible la satisfacción que sentía al comprobar que seguía imperturbable el texto del sermón por el que fui muy elogiado y felicitado y no menos mi digno maestro, que tantas pruebas daba de su competencia y de su celo.

Con semejantes cualidades, terminada la enseñanza primaria, los padres de Ernesto Anastasio, con enorme sacrificio, enviaron al chico a estudiar el bachillerato, como alumno libre, al Instituto de Valencia. Consta en el expediente académico de Anastasio que aprobó el ingreso en el Instituto de Valencia el día 6 de julio de 1891 y que durante el curso de 1891 a 1892 obtuvo sobresaliente en las asignaturas de Geografía, y Latín y Castellano 1º; y que en el curso siguiente, 1892-1893, también en Valencia sacó de nuevo sobresaliente en las asignaturas de Latín y Castellano 2º, e Historia de España. Esos cursos de bachillerato en Valencia los hizo en régimen de “enseñanza colegiada”, es decir que no estaba matriculado en el Instituto como alumno oficial. Asistía a clase cuando le era posible.

Ya en Barcelona, Ernesto Anastasio se matriculó como alumno oficial del Instituto, donde en el curso 1893-1894 logró sobresaliente en las asignaturas de Historia Universal, Aritmética y Álgebra, y Francés 1º; y en el curso 1894-1895 también sacó sobresaliente en todas las asignaturas de las que se matriculó (Preceptiva -comprensión y traducción-, Geometría y Trigonometría, Derecho usual y Psicología), excepto en Física que obtuvo notable, y en Gimnasia calificada como “ganada”. Por último, en el curso 1895-1896, también sacó sobresaliente en todo (Lógica y Ética, Química, Historia Natural y Filosofía, y Agricultura), excepto en Francés 2º, que le calificaron de notable. Entre medias, en septiembre de 1895, el Instituto de Barcelona premió a Ernes-



Ernesto Anastasio el día de su primera comunión,
(foto del archivo de la familia).

to Anastasio con una mención honorífica de Matemáticas, tercer curso. Lo publicó el diario *La Vanguardia* del día 2 de octubre. Fue la primera vez que el nombre de Ernesto Anastasio aparecía en un medio de comunicación. Tenía entonces 15 años.

Sin duda por motivos económicos, la familia de Ernesto Anastasio dejó su domicilio en el Cañamelar y se trasladó a Barcelona durante la segunda mitad de 1892. Se instalaron en una pequeña vivienda de la calle Balboa número 2, piso 2º, un inmueble que derribaron tras la guerra civil, junto a lo que hoy es la avenida Juan de Borbón, en el barrio popular de la Barceloneta, justo al lado de donde muchos años después se instalaría una popular cervecería, El Vaso de Oro. Seguramente, los padres de Anastasio, procedentes del barrio mariner de Valencia emigraron con la idea hecha de aposentarse en el barrio mariner de Barcelona. Es probable que aquí tuvieran familiares o conocidos que habían salido de Valencia antes que ellos.

La Ciudad Condal seguía creciendo a rebufo de la Exposición Universal de 1880 y era en verdad tierra de promisión -la ciudad de los prodigios la llamó el escritor Eduardo Mendoza- para una familia procedente de un poblado que malvivía a espaldas de Valencia. La llegada a la gran ciudad permitió a Ernesto Anastasio terminar el bachillerato. *Barcelona fue mi patria de adopción*, declaró en 1964. Las dos asignaturas que aprobó en Valencia en junio de 1893 le obligarían a viajar hasta allí para examinarse.

Al terminar el curso académico 1895-1896, con 16 años, Ernesto Anastasio tuvo que optar por el camino que había de seguir. Podía solicitar el certificado de bachiller, aprobar la correspondiente reválida y matricularse en la universidad, Derecho hubiera sido su elección, como le pedían sus padres; o matricularse en Náutica, una carrera corta que le era familiar. No fue fácil la decisión. Se matriculó en la Escuela Especial de Náutica en enero de 1897.

En las aulas del Instituto de Barcelona coincidió Anastasio con Eugenio D'Ors, quien en un artículo publicado en el diario *Arriba*, de Madrid, el 2 de marzo de 1948, recordó de esta manera la despedida del chico para estudiar Náutica:

Quando una mañana de primavera -se va a cumplir de ello medio siglo- el Sr. Anastasio y Pascual (D. Ernesto) -mi memoria conserva las fórmulas de la llamada a lista, por aquel desgraciado que decía enseñarnos Psicología, Lógica y Ética- apareció enluta-

do, tras una regular estación de ausencia, y nos dijo que no pensaba examinarse, pues iba a dejar nuestros estudios, para entrar en la Marina Mercante, todos lo sentimos mucho; pues el chico, sobre hacerse querer, por lo buen camarada que era, daba señales de un despejo y aplicación estudiosa, que parecían garantizarle un buen porvenir. En aquel momento, nos pudo parecer una contrariedad de la fortuna aquel su resignarse a una carrera corta, entonces de perspectiva profesional casi proletaria. Pero nuestro discípulo, que era rubio y pálido, se mostraba animoso. Nos despedimos de él, deseándole buena suerte, y a partir de aquel momento le perdimos de vista.

¿Qué hizo el adolescente Anastasio entre junio de 1896 y enero de 1897, cuando empezó los estudios de Náutica? Es probable que ayudase a su padre a ganarse la vida transportando cualquier cosa en la barca CONCHA y que destinara algunas horas al estudio y la lectura. Y de paso se metió en un negocio. En el verano de 1896, un amigo le sugirió la idea de intervenir en un transporte de cereales para vender en la ciudad de Barcelona por cuenta de agricultores de Valencia. *Íbamos a la Lonja con muestras. Pasados cuatro o cinco meses me di cuenta de que aquello marchaba mal. Sin duda no teníamos condiciones. Había que dejarlo.* Y fue entonces, enero de 1897 cuando se matriculó en la Escuela de Náutica, situada entonces en el primer piso de la Lonja de Mar, un edificio todavía en pie, en la Plaza de Palacio de Barcelona, próxima al emplazamiento que hoy ocupa la llamada Facultad de Náutica. Lo recordaba en la conferencia que dio en Barcelona en mayo de 1964:

¡La Lonja! En uno de sus departamentos, a pocos metros de donde proyectábamos reunirnos, estaba la Escuela de Náutica. Desde que se traspasaba el umbral de aquel departamento, se sabía por instinto que entrábamos en un mundo nuevo, que era el de nuestra vocación. Aquellas maquetas de veleros nos sugerían grandes aventuras marinas. Con barcos como aquellos: corbetas, fragatas, bergantines, goletas, de bien escaso tonelaje por cierto, se realizaba un tráfico normal con el Río de la Plata, llevando vinos de las cosechas catalanas; hacían después el obligado viaje de remontada para llevar tasajo a la isla de Cuba; abarrotaban sus barricas de caña o de ron para Montevideo, desde donde reemprendían el mismo viaje anterior y terminaban el largo periplo regresando con cargamentos de azúcar de la Isla o con madera cargada en puertos próximos de la Costa Sur de los Estados Unidos.

I. 2 Estudios de Náutica

El propio Anastasio ha explicado la razón de matricularse en Náutica y no en Derecho, como le pedían sus padres. Una razón puramente económica. Necesitaba ganar dinero para ayudar a la exigua y frágil economía doméstica, o al menos dejar de ser una carga. Escogió Náutica, una carrera corta y barata, casi proletaria, según Eugenio D'Ors. En la entrevista que F. Gastón Palomar publicó en el diario *Ya* en enero de 1952, Ernesto Anastasio reconoce que su natural reflexivo le llevó a descartar la carrera de leyes.

Pensaba que si durante tan largos estudios, me faltaba mi padre, tendría que renunciar a la continuación de la carrera, porque en casa no había recursos para seguirla. Mi casa era muy humilde y no había en ella recursos para el día de mañana. Yo no puedo decir que me haya tenido que acostar muchas noches sin comer, pero sí que estrictamente era eso, comer, lo que nos permitían nuestras posibilidades. Hube pues de optar por una carrera corta y, naturalmente, pensé en hacerme marino mercante. Pero con esta decisión no se mostró de acuerdo la familia. Nadie en ella quería que yo fuese marino. Se me hablaba de lo duro de la profesión; se me recordaba la trágica muerte de un tío mío, marino, que pereció en el mar.

En el pueblo había navegado en el velero de su padre, tal vez con la intención paterna de que el niño, cuya seriedad e inteligencia prometían, abominara de la mar ingrata y cruel y cursara estudios de más y mejor provecho. Ingeniería, pues era muy bueno en matemáticas; o Derecho, por su inclinación hacia las letras. No dejaban de hablarle de su tío, fallecido en un naufragio. *Se me trataba de convencer por todos los medios, para que no me destinase a aquellos estudios*, hasta el punto que llegó a figurarse que su vocación verdadera era la de ser abogado. Y si no se matriculó en Derecho una vez acabado el bachillerato fue porque Ernesto Anastasio, hijo nacido de un padre con 48 años, casi un viejo para la época, iba a ser consciente desde la infancia de las necesidades familiares. Lo dejó dicho en el discurso del homenaje de enero de 1952:

A fuerza de esforzarse en mi casa, bien conocedores todos de lo dura que era la vida en el mar, para impedir que yo siguiera los mismos rumbos de mi familia, aconsejándome que estudiara cualquier otra cosa con tal que me apartara del mar, traté de seguir esas indicaciones y llegué a figurarme que la vocación mía no era esa, sino que yo tenía vocación de abogado, y siempre

pensé con ilusión en los estudios de Derecho, y si no los abordé como deseaba, inmediatamente después de terminar el bachillerato, fue simplemente porque mi espíritu reflexivo me advirtió que yo necesitaba acabar pronto una carrera corta que me asegurara independencia económica, y me lancé a esta de la navegación para tenerla enseguida, pero sin renunciar a ser abogado, creyendo que ésta era mi verdadera vocación. Pues estaba completamente equivocado.

Y fue esa conciencia la que finalmente le llevaría a matricularse en la Escuela de Náutica de Barcelona. Acertó. Cuantas veces le preguntaron por su vocación, marino o abogado, contestaba categórico que marino. Cierto es que llegó a pensar, sin embargo, que su vocación era el estudio de las leyes, pero como hemos visto confiesa que *estaba completamente equivocado*. En cualquier caso, Anastasio acabó embarcado en las dos profesiones, marino mercante y letrado.

Los de Náutica, los estudios teóricos en la escuela ubicada en la Lonja de Mar, sede también de la Cámara de Comercio e Industria, los acabó en seis meses asistiendo a clase como alumno libre, de oyente. Bien es verdad que Anastasio llegó a la Escuela de Náutica con 16 años cuando lo normal era acceder a ella con 14, edad que en 1917 se rebajaría hasta los 12 años.

Excepto en Barcelona, donde la Escuela de Náutica estuvo unida a la Escuela de Ingenieros Industriales, primero, y luego obtuvo la categoría de Escuela Especial, los estudios de Náutica en España se impartían dentro de los Institutos de segunda enseñanza, “con lo que se obtienen dos ventajas; la primera que el Gobierno con solo el aumento de un profesor en la plantilla, que es el de Cosmografía Náutica, tiene el personal necesario, abonándose los demás profesores que no son el de Cosmografía y los gastos de material; y la segunda que los alumnos aprovechen el extenso material de enseñanza que existe en los Institutos”, afirmó en 1891 Miguel González Aveño, catedrático de Náutica del Instituto de Valencia y posteriormente autor de un libro didáctico que tuvo en la época gran predicamento, “Resolución breve, clara y exacta de los problemas más usuales en la práctica de la navegación”.

A finales del siglo XIX estaba vigente todavía el reglamento de 20 de septiembre de 1850 con un plan de estudios de la carrera de Náutica impreciso y desordenado que consentía que “por milagro un marinero de repente se convertía en Piloto (...) A causa de la gran facilidad de estudios y poco coste con que se adquiere la certificación de Agregado, resulta que el personal de Pilotos es excesivo y de inferior instrucción



Edificio de la Lonja de Mar de Barcelona, donde, en el primer piso, se impartían los estudios de Náutica desde 1870. Allí hizo Ernesto Anastasio la carrera e impartió clases hasta 1916. (Foto tomada por Carles Clifford en 1860, depositada en el Museo Nacional de Arte de Cataluña)

en su generalidad, resultando que la carrera es muy poco considerada en todos conceptos”, admitía en 1898 José Ricart y Giral, profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona desde 1876 y director de la misma desde 1900, quien se desgañó durante años denunciando la calidad de los estudios de Náutica.

Gerardo González añade un detalle de la biografía de Ernesto Anastasio que no he encontrado en ninguna otra parte, aunque resulta plausible: ante la resistencia familiar a que fuera marino, el joven barajó la posibilidad de ser maquinista naval, una profesión desde la que era entonces, y lo es también ahora, muy fácil dejar los barcos con un buen empleo en tierra.

La autorización para embarcarse en Náutica le vino en los días de Navidad de 1896. Pasadas las fiestas, en enero de 1897 se apuntó de oyente en la Escuela de Náutica, entonces dependiente de la Diputación de Barcelona y enmarcada en la Universidad Literaria de Barcelona.

En los años noventa del siglo XIX, explicó el catedrático González Aveño, los estudios de Náutica comprendían tres cursos. En el primero entraba la Aritmética y Álgebra, la Geografía y el Dibujo lineal, asignaturas que cursaban los alumnos de náutica juntamente con los alumnos de estudios generales. El segundo curso incluía la Geometría y Trigonometría rectilínea, que se cursaba con los alumnos de estudios generales; la Geografía 2ª que la daba el profesor de Matemáticas; y el Dibujo geográfico, cuyo encargado era el profesor de Náutica. Los alumnos de la carrera de piloto habían de estudiar también Trigonometría esférica y Dibujo topográfico, materias que no se exigen a los bachilleres, pero que en muchos Institutos las daba el profesor de Geometría hacia el final del curso. Del tercer curso, sólo estaban a cargo de Náutica, la Cosmografía y el Dibujo hidrográfico. De los cuatro Dibujos exigidos (lineal, geográfico, hidrográfico y topográfico), los tres últimos se repartían entre el segundo y el tercer curso, aunque no regía el mismo criterio en todos los institutos.

La Escuela Provincial o Especial de Náutica de Barcelona –con los dos nombres aparece en la documentación oficial de aquellos años– estaba dirigida por Federico Gómez Arias, profesor de Física experimental y de Geografía física y política, con José Ricart y Giral como secretario y profesor de Dibujo hidrográfico y de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras, asignatura ésta, la Cosmografía, que según Anastasio *con su nomenclatura casi mítica, casi legendaria, es muy bonita, y en verdad es toda la ca-*

rrera. El fervor que siempre sintió por lo que entonces se llamaba Cosmografía, años después convertida en la asignatura de Astronomía Náutica, la expresó Anastasio con tintes líricos en su discurso en el homenaje de 1952:

...la aridez de la Trigonometría, pero cuán perfectamente compensada está en las bellezas de la Cosmografía, casi musical en sus nomenclaturas de astros y de constelaciones, de coordenadas geográficas que el navegante utiliza para los problemas de la situación y del rumbo; de los vientos y de las corrientes marinas; de los alisios y los monzones, de los huracanes entre trópicos y de las calmas ecuatoriales; de la Geografía del mundo, con los mares y los continentes, los ríos y las islas. No hay ninguna profesión parecida a ésta. Yo recuerdo el goce con que abría estos libros y los leía y aprendía en ellos, viendo con la imaginación lo que leía e idealizaba después, enlazándolo con los bellos relatos de la historia de la navegación.

Completaban la plantilla docente del centro Mateo Pigran Deop, encargado de las asignaturas de Aritmética y Álgebra, Geometría y Trigonometría, Dibujo lineal y Dibujo topográfico; y Eduardo Condeminas, con categoría de “auxiliar”, que impartía clases de Física.

Al alumno Anastasio le convalidaron la Geografía, la Aritmética y Álgebra, y la Física por haberlas estudiado en el bachillerato. Le quedaban los Dibujos, asignaturas menores, y los dos huesos de la carrera, Trigonometría y Cosmografía. Pensó en sacar primero la asignatura de Geometría y Trigonometría, y al año siguiente la Cosmografía, Pilotaje y Maniobras, pero el profesor de Trigonometría *era piloto y andaba flojo. Un día ante cierto teorema fueron pasando uno a uno todos los alumnos sin que pudieran resolverlo. Cuando me preguntó a mí, un simple oyente, hice sin ninguna dificultad la demostración pedida.* Al acabar la clase, el profesor le pidió que se quedara. Le preguntó qué planes tenía. Anastasio le explicó su plan a dos años y el profesor le animó a que se examinara de todo en junio de ese año. Aquel profesor era Mateo Pigran Deop.

Así lo hizo. El 13 de mayo de 1897 obtuvo el certificado que le declaraba “exento de acromatopsia”, nombre que se da a la enfermedad de la vista llamada daltonismo, cuyos efectos producen en el que la padece confusión en la percepción de los colores. “No podrá ejercer el cargo de capitán ni oficial de buque alguno quien tenga dicha dolencia, pues podría ser causa de siniestros, especialmente durante las maniobras nocturnas”, según el Diccionario Marítimo de Julián Amich. Ernesto Anastasio reconoció perfectamente los colores verde, amarillo,

anaranjado y rojo, con luz natural y con luz artificial; y ese mismo día se matriculó, por cien pesetas, de las siguientes asignaturas: Dibujo lineal; Trigonometría rectilínea y esférica; Dibujo geográfico y topográfico; Cosmografía, pilotaje y maniobras; y Dibujo hidrográfico. El 9 de junio se examinó de Dibujo lineal, Trigonometría y Dibujo topográfico, con aprobado en los Dibujos y notable en Trigonometría. Al día siguiente se examinó de Cosmografía, notable, y Dibujo hidrográfico, aprobado. Y el día 17 de julio de 1897 salió de la escuela, tras seis meses escasos de oyente, con el certificado de Alumno de Náutica, listo para iniciar como agregado las prácticas necesarias para examinarse de piloto. *Como estudiante procuré siempre ser el primero y dominar las asignaturas -le confesó a Gerardo González; pero no era ni creo haber sido nunca un intelectual; por el contrario, entiendo que me he quedado muy atrás en muchas cosas que me hubiera agradado aprender.*

En agosto de 1897, Ernesto Anastasio decidió embarcarse en el barco que mandaba su padre, el CONCHA, que salió de Barcelona con destino a Cádiz para cargar sal; y de Cádiz a Las Palmas a cargar melaza, un líquido viscoso, de color pardo oscuro, residuo de la fabricación del azúcar de caña. De esa primera experiencia ha dejado Anastasio dos testimonios diversos. El primero se lo contó a Gerardo González:

En aquel viaje empleamos solamente tres días de Cádiz a Canarias. Había un ventarrón. A la salida, intuitivamente, me daba a mi cierta aprensión la dificultad del regreso que es menor en el viaje de ida; además teníamos que traer tanques [con la melaza], y esto, con el estado de la mar, incrementaría aquella dificultad presentida. Al partir de Canarias nos asustamos porque empezó el barco a hacer agua, y nos pasamos dos días dándole a las bombas; a las 48 horas cambió y pudimos llegar al Estrecho, donde encontramos Levante, por lo que hubimos de ir de arribada al socaire de Gibraltar. Invertimos cinco días de Canarias a Algeciras y veintitantos de Algeciras a Barcelona, por los vientos contrarios.

El agregado Anastasio hizo de marinero, empleado en las faenas más duras, llegando incluso a descargar melaza, trabajo por el que cobró 3 o 4 pesetas que confesó *no las había visto juntas nunca.*

El segundo testimonio, más lírico y personal, lo dejó escrito en un curioso artículo publicado en el número 34 del *Boletín Náutico*, fechado el 1 de abril de 1905, titulado precisamente “De mi primer viaje”. De entrada, una confesión cargada de ironía y, tal vez, de conformismo:

Me acordaré toda la vida. Apenas si habían pasado dos horas desde que largamos el remolque, y hacía más de una que estaba arrepentido de aquella mal aconsejada obstinación que me indujo a estudiar la carrera de piloto, desoyendo las atinadas observaciones de mi padre, marino de cepa antigua, tristemente experimentado en las adversidades de la vida de mar y en sus quiméricas ventajas.

Estaba arrepentido y, además, soberbiamente mareado. ¡Cualquiera por primera vez resiste el efecto combinado de la marejada, el calor asfixiante de Agosto y aquel endiablado olor a marisco que despedían las cadenas después de estar dos meses en el agua.

A seguir, unas notas de técnica náutica y literaria:

Habíamos cazado todo el aparejo y, ciñendo amura estribor el viento flojito del S, según después pude enterarme por el “Diario” del Piloto, hacíamos dos millas escasas mientras transcurrían interminables las horas de la tarde entre el insoportable “trip-trap” de las velas al dar sobre los palos en cada balance, el irregular y áspero chirrido que producían los guardines del timón en sus motones de pernos oxidados y aquel característico ruido peculiar de los barcos de vela que entonces prodigaba el nuestro como si quisiera también manifestar de aquella manera el sentimiento que le causaba la salida.

Y una descripción vívida de la dureza de aquellos veleros de cabotaje, como el CONCHA, convertido por el escritor en “La Araucana”, un guiño al poeta del siglo XVI Alonso de Ercilla:

Las horas de comer y cenar pasaron para mí como si no existieran. Esperaba las ocho con impaciencia para dar reposo al cuerpo en la única posición capaz de sostenerse en equilibrio, y aunque más tarde de lo que yo esperaba, sonaron al fin con menor presteza de la que yo utilicé para precipitarme vestido y calzado en la litera que se me había destinado en una caseta de cubierta donde, al propio tiempo que mi domicilio, se había improvisado el de una respetable cantidad de patatas y cebollas cuyas emanaciones llegaban hasta mí con olor pestilencial y nauseabundo.

Cerré los ojos para no ver, mientras que instintivamente apretaba las ventanas nasales con una mano para sustraerme de algún modo al vaho desagradable que acusaba la presencia de mi inoportuna vecindad, y no tardé gran cosa en conciliar el sueño y soñar las mayores barbaridades que ha soñado criatura humana en su vida. El trastorno físico producido por el mareo y el estado de abatimiento moral a consecuencia del cambio brusco de vida a que me acababa de someter, abonaban sin duda los locos extravíos de la ima-

ginación, y vime de pronto convertido en atrevido aeronauta surcando los aires en un globo que no sé por dónde había llegado a ser de mi exclusiva propiedad, mientras socarronamente me reía de aquellos desdichados que quedaba a bordo de "La Araucana" condenados a consumir pacientemente las cebollas y las patatas de mi camarote. Y entretanto el velero cabeceaba muellemente como si implorara una racha de viento favorable, el globo subía y subía hasta borrarse la silueta de los objetos terrestres con el manto oscuro de la noche, donde destacaba con fantástica grandeza el resplandor del alumbrado de Barcelona proyectando en el cielo una mancha blanca que parecía centelleante nebulosa.

El sueño o pesadilla del neófito se desliza hacia la reflexión filosófica e ideológica:

Aquella posición extraordinaria invitaba a la meditación, y sin poderlo remediar me sentí filósofo y comparé mi altura supra atmosférica a la ignorancia. Una distancia parecida a la que me separaba en aquellos momentos de las cosas de tierra, separa al ignorante de la verdad, haciéndole apreciar con obscura uniformidad hechos y fenómenos iguales todos si los cubre la sombra de la duda, pero que vamos viendo variados y distintos a medida que nos acercamos a la Ciencia por medio del estudio y la consciente observación. Era aquella ignorancia la misma que en mi primera juventud me había inducido a decidirme por la carrera de Piloto con la misma facilidad que me hubiera decidido por otra cualquiera; porque todas eran iguales para mí en el absoluto desconocimiento que de todas tenía. Aquella categoría e importancia que en el soñar despierto de las ilusiones me había imaginado para un capitán o un oficial eran pura guasa: que se lo preguntaran sino a los de "La Araucana" cuando llegada la hora de saciar el apetito presentaba invariablemente el cocinero (un bellissimo y viejísimo sujeto de Masnou que se distinguía a la legua por el aro negruzco de las uñas) el plato de flatulentas judías y el modesto quisote de bacalao a la... no me mires

La distancia enorme que me separaba de la tierra podía compararse también a la que separa al pobre del rico, y ahí estaba la explicación del por qué, demasiado alejados el uno del otro, no llegaban a entenderse nunca, y el primero odia a muerte a los ricos, juzgándolos malos sin distinción y el segundo mira con soberano desdén a todo el que trabaja por cuenta de otro.

De la meditación y del sueño le saca una mano brusca, la del contramaestre, que agotados ya los recursos fónicos para despertarme, apeló a las sacudidas violentas para volverme a la realidad. Había que entrar de guardia.

Me levanté de la peor gana del mundo; hecho una verdadera lástima, con la camiseta más que salpicada del lastre acre y bilioso que minutos antes arrojaba para ascender en el globo, y cuando salí a cubierta, forzosamente resignado con mi suerte ingrata, dirigí la última mirada de despedida a mi querida Barcelona donde dejaba por un año familia y amistades, decidido a aceptar el camino que irreflexivamente me había trazado y desechar para lo sucesivo los globos y las filosofías ridículas que buenas estaban para ensueños.

Tras ese viaje, el CONCHA se vendió en 10.000 pesetas al mismo armador que años más tarde le ofrecería a Ernesto Anastasio el mando del bergantín SOBERANO.

Desembarcado del CONCHA, Ernesto Anastasio se enroló en la bricbarca ASUNCIÓN, *un barco precioso, no muy grande, pero que andaba mucho*, de 48 metros de eslora, 9,2 de manga y 536 toneladas de registro bruto, donde realizó todas sus prácticas de agregado y de piloto. Según el documentado diccionario de veleros de Ricard Jaime, la bricbarca era una embarcación de tres palos con velas cuadradas y cangreja.

El bricbarca Asunción. Allí hice mis viajes de agregado (...) Más tarde, una vez examinado de piloto, y ocupando la plaza de tal, embarqué otra vez en la Asunción, hasta que me quedé en tierra para examinarme de capitán, declaró a Julián Amich en la entrevista de 1919.

La ASUNCIÓN había sido construida en 1869, con madera y refuerzos de hierro, por William Pile & Co., de Sunderland, al nordeste de Inglaterra, en sus gradas de North Shore; botada el 15 de abril de 1869, a la orden de Killick, Martin, Ritchie y otros inversores de Londres. Bautizada en origen como MIAKO, con ese nombre navegó hasta que en mayo de 1894, con matrícula de Llanelly, un puerto carbonero al sur de Gales, fue comprada por los comerciantes de Barcelona Enrique Borbonés Barbeta y Juan Borotau Tíó por 2.100 libras esterlinas, aproximadamente 52.000 pesetas, y abanderada en España a finales de ese mismo mes, según las fichas existentes en el Museo Marítimo de Barcelona y lo que ha investigado el sabio Vicente Luis Sanahuja Albiñana.

La MIAKO tuvo una exitosa vida mercante y participó en la carrera del té, compitiendo con los clipers, el legendario CUTTY SARK entre ellos. Según la página en red *Vida Marítima*, de Sanahuja, la barca MIAKO hizo historia en la navegación a vela al efectuar singladuras brillantes y, sobre todo, una travesía alrededor del globo terráqueo que mereció un artículo en *The New York Times*, en que narra el gobierno



Bricbarca ASUNCION.
Acuarela de Jorge Pirretas Puig
(Museo Marítimo de Barcelona)

firme, valiente y marinero hecho por el capitán John J. Ellis, de Brooklyn, que por una de aquellas casualidades, debido a una situación que casi le cuesta la vida, llegó a las islas Mauricio, en donde la muerte del capitán de la MIAKO le dio la oportunidad de capitanearla y pasar a la posteridad. La ASUNCIÓN acabó sus días como ISLA DE LA PALMA, nombre que le asignaron sus últimos armadores, Perez Castro y Compañía, en mayo de 1906. Hay noticias que sitúan la bric-barca en tráficos entre Cuba, la costa Este de Estados Unidos y España hasta que se pierde su rastro en la isla de Cuba, en 1911 o 1912, según parece convertida en gabarra. En los años que Ernesto Anastasio formó parte de su tripulación, como agregado y como piloto, la ASUNCIÓN estuvo haciendo viajes a América al mando de los capitanes Millet y Alsina.

En la conferencia de febrero de 1918 explicó Anastasio, de forma genérica y sin duda embellecida, los tráficos a los que se dedicó a bordo de la ASUNCIÓN.

Predominaban en estas expediciones las que partiendo del puerto de Barcelona con cargamento de finos para la América del Sur, tomaban en el Río de la Plata tasajo para Habana, desde donde regresaban a España con cargamentos de maderas, azúcar o aguardiente, o bien emprendían nuevo viaje a Montevideo o Buenos Aires, desde Cuba directamente, en las célebres travesías de remontada, así llamadas por la necesidad de remontarse al Norte primero y al Este después para descender hacia el Ecuador por el meridiano que consiente con los alisios del SE del hemisferio austral montar holgadamente el Cabo de San Roque. En estos viajes sobre puertos americanos se entretenían a veces cuatro años obteniendo grandes provechos, y transcurrido este lapso de tiempo regresaban a España con ansias de los puros goces del afecto familiar en el que cifra el marino español sus más preciadas ilusiones.

Tras el tiempo indispensable para la carena, aseo del barco, operaciones de carga y repuesto de efectos y víveres vuelta a salir según tradicional costumbre un domingo por la mañana, que constituía una festividad atrayente para los amigos e invitados que gozaban de la sugestiva belleza de la maniobra de hacerse a la mar, con notas muy sentidas en el último adiós a aquel pedazo de la patria que se alejaba lentamente al impulso de las blanquísimas alas de lona, correspondiendo con el saludo silencioso de la bandera el chillar agudo del silbato del remolcador en el que regresaban al puerto los invitados agitando al aire los pañuelos en señal de despedida.

De forma menos literaria, con más carga profesional, expuso el funcionamiento de esos tráficos en 1946. Se tomaba un cargamento

completo de vino en España, que se vendían en Montevideo; después cargaban carne seca, llamada tasajo, en el Río de la Plata, con destino a Cuba, que la recibía en grandes cantidades para la población obrera de sus plantaciones e ingenios, y desde Cuba regresaban a Uruguay o a la Argentina con cargamentos de ron y azúcar, entreteniéndose hasta cuatro años en esta clase de travesías, siendo la última la de Cuba a Barcelona, donde se licenciaba la tripulación, mientras el buque se ponía en seco para carenar. En ese tráfico, la ruta del tasajo, se aumentaba varias veces el valor de las mercancías cargadas en origen, de forma que al rendir viaje, si todo había ido bien, el capital invertido, con todos los gastos de explotación, salarios incluidos, se había multiplicado varias veces. Cuenta Anastasio que los barcos eran baratos (30.000 pesetas un bergantín como el SOBERANO), de tripulación reducida y cargamentos completos. Lo marineros cargaban y descargaban el navío, salvo las cargas excepcionales que requerían la intervención de personal de tierra. El conocido como bergantín era una embarcación de dos palos, trinquete y mayor, con velas cuadradas; si llevaba tres palos se le llamaba bergantín-goleta.

I. 3 Piloto y capitán

Las Reales Órdenes de 20 de mayo de 1890 y 17 de abril de 1891, disponían que para examinarse de piloto había que tener documentados de forma reglamentaria cien días de mar en buques de vela o doscientos en buques de vapor, en navegaciones de altura; o en su defecto doscientos días y cuatrocientos días, respectivamente, en navegaciones de gran cabotaje. Para acceder al examen de Capitán de la Marina Mercante se exigían trescientos días de mar en buque de vela, o seiscientos en buque de vapor, tanto en navegación de altura como de gran cabotaje. Además, la R.O. de 17 de abril de 1891 dejaba los títulos náuticos reducidos a dos: Piloto y Capitán. Esas normas venían a sustituir a las antiguas Ordenanzas de Marina, que exigía a los Alumnos de Náutica efectuar dos viajes a ultramar para examinarse de tercer Piloto; luego tres viajes más para examinarse de segundo Piloto, y por fin, otros cinco viajes para examinarse de primer Piloto. Cuando se doblaba el cabo de Hornos, o el cabo de Buena Esperanza, el tiempo navegado valía doble.

Bajo esta regulación, Ernesto Anastasio debió desembarcar, o aprovechar una estancia de la ASUNCIÓN en puerto, para examinarse de Piloto en la Comandancia de Marina de Barcelona hacia la mitad del año 1898. Ya piloto siguió en la bricbarca hasta octubre de 1901, cuando desembarcó y se trasladó a Cartagena, capital del Distrito Marítimo para examinarse de capitán de la marina mercante.

Con estas palabras transcribió Gerardo González lo que le contó Ernesto Anastasio sobre su paso de agregado por la ASUNCIÓN: *El capitán empírico, de técnica débil y escasa; el contramamestre, rudo, iletrado y noble, formido y severo; y dos muchachos catalanes que hablaban con cierta corrección el castellano, circunstancia ésta que merecía la mayor admiración del capitán.* Ernesto Anastasio se limitaba a escuchar, a aprender haciendo cálculos de astronomía y de estabilidad en diferentes situaciones de carga, y se hizo amigo del contraamaestre, que supo apreciar la sabiduría del joven alumno. Al final de las prácticas de alumno de náutica, el capitán informó al armador que *el chico era muy trabajador y muy formal; pero es muy corto el pobre.* Y explica Anastasio: *Es que me limitaba a observar; y en la pequeña medida de mis atribuciones a corregir lo que, según mis estudios, estaba seguro de que necesitaba corrección.* Ernesto Anastasio aprendió con rapidez que a bordo la voz de mando era única y no admitía interferencias. Las decisiones de un capitán no se someten a debate ni votación, se ejecutan con la mayor diligencia para que produzcan el efecto deseado.

En un viaje de vuelta de Estados Unidos, con recalada prevista en el cabo de San Vicente, a Ernesto Anastasio le pareció que estaban más adelantados de lo que resultaba de los cálculos del capitán. Así que miró el cronómetro, el estado absoluto y el movimiento diario, y descubrió que el capitán, que era el único que manejaba el cronómetro, aplicaba las correcciones al revés *por lo que había una diferencia de 50 o 60 millas. Naturalmente no quise decir nada porque de hacerlo se hubiera evidenciado la impericia. Me limité a esperar y decírselo al contraamaestre, a quien mucho después di el mando de un buque pesquero. No digas nada me contestó- déjalo estar y cuando, según sus cálculos, falten tres días, yo aseguraré que el capitán corrija el error.*

De sus casi tres años de piloto en la ASUNCIÓN, navegando entre América y la península Ibérica, Anastasio recordaba un episodio trágico. Iban a Santos, en Brasil, *y cuando llegamos a puerto, vi una fragata fondeada en el centro del estuario. Pregunté al práctico acerca de ella y me explicó que estaba destinada a depósito de carbón por la casa armadora, ya*

que habiendo sucumbido su dotación por dos veces víctima de fiebre amarilla, nadie quería embarcar en ella, y por esa razón se hallaba fondeada en aquel lugar y con tal destino. Cuando bajaba la marea en aquellas aguas pantanosas e infectas por el calor se producían grandes epidemias que diezaban las dotaciones de los buques. Allí contempló cadenas de hombres cargando sacos de café del almacén al buque; por cada saco les daban una chapa que habían de canjear luego por dinero; en algunos casos, los hombres morían de fiebre y la cadena continuaba. También Ernesto Anastasio cogió allí la fiebre amarilla, que superó con sal de higuera y caldo de judías blancas. La llamada sal de higuera, sulfato de magnesio, se utilizaba como medicina alternativa; sus principales componentes, magnesio y sulfato, constituyen una excelente opción desinflamatoria. Así venció Anastasio la enfermedad. En ese viaje estuvieron tocando diversos puertos entre Estados Unidos y Sudamérica, y después volvieron a España.

Reparada, avituallada y cargada de nuevo en el puerto de Barcelona, la bricbarca ASUNCIÓN realizó otro viaje a Brasil, a Santos y a la bahía de Todos los Santos, y de allí directamente de regreso a Barcelona. Tardaron 20 días en recalar en el cabo San Vicente, punta suroeste de la península ibérica *y ese es el viaje más largo que realicé sin ver tierra*. Fue, además, un viaje accidentado según contó en el artículo “El cabotaje en España. Ideas y recuerdos de un viejo marino”, publicado en el Boletín Oficema de enero de 1966:

De regreso de Bahía de Todos los Santos con rumbo a Barcelona, las calmas y los vientos contrarios retrasaron de tal modo la travesía, ya de por sí larga para un velero, dada la derrota que había que seguir, remontando hacia el Norte la zona de los alisios en busca de vientos favorables que permitieran navegar hacia el Este rumbo al estrecho de Gibraltar, que hubo que racionar las provisiones y para reponerlas, ya dentro del Mediterráneo, entramos de arribada en Almería.

En otro viaje trasatlántico, de Barcelona a Santiago de Cuba y de allí vuelta a España, se tropezaron con un temporal deshecho que Anastasio recordaba todavía con dolor cincuenta y siete años más tarde, cuando se lo relataba a Gerardo González. Era el mes de septiembre de 1900 y fue tan grave el riesgo en que se hallaron que *llegué a pensar que allí concluía mi carrera y mi vida*. Les sorprendió un ciclón tropical cuando navegaban entre la punta Maisí, en el extremo

oriental de la isla de Cuba, y el extremo noroeste de la isla de Santo Domingo, en Haití. El paso tiene una anchura mínima de algo más de 50 millas. Estaban en el canal y el piloto Anastasio de guardia. Salió de la caseta de gobierno y quedó aterrado; sin decir nada a nadie empezó a quitar velas. Fueron 24 horas horribles. *Nunca estuvimos tan perdidos, las escotillas saltaban por la fuerza del viento y todos pensábamos que era nuestro final.* En aquellos momentos, el contra maestre se puso a las órdenes de Anastasio, que con serenidad y pericia pudo ganar mar abierto y se alejaron del ciclón. Recuerda Ernesto Anastasio que mientras intentaban alejarse de la trayectoria del huracán les seguía un pequeño velero de cabotaje, pero en un momento dado miraron y ya no estaba. *En una racha de viento se lo tragó la mar.* Confiesa que en aquellas duras circunstancias se sintió más marino que nunca.

Recordaba también otra anécdota de aquellos años. En 1899, la ASUNCIÓN, con Ernesto Anastasio de piloto, entró en el puerto de La Habana con un cargamento de azulejos. Toda la dotación emocionada se aprestó en cubierta para ver de nuevo la hermosa entrada del enclave y todos lloraron al ver que la bandera de España ya no ondeaba en el Morro.

Cumplidos los requisitos necesarios para poder examinarse de Capitán de la Marina Mercante, Ernesto Anastasio dejó la ASUNCIÓN a finales de octubre de 1901 y se trasladó a Cartagena, capital del Distrito Marítimo del Mediterráneo, donde habían de celebrarse los exámenes. En el folleto del homenaje a sus bodas de oro como capitán, en enero de 1952, se afirma que acabó sus prácticas de piloto en los vapores INDUSTRIA, de 776 toneladas, y FOMENTO, de 466 toneladas, en los que habría embarcado durante el año 1901. Manuel Rodríguez Barrientos, en la biografía de Ernesto Anastasio incluida en su “Galería de Prácticos insignes”, incluye también a esos dos vapores entre los buques donde Anastasio cumplió parte de sus prácticas de piloto, pero probablemente obtuvo el dato de la fuente antes citada. No hay más referencias a esos embarques. Por el contrario, sucesivas declaraciones y textos del propio Ernesto Anastasio limitan a la bricbarca ASUNCIÓN el barco donde realizó todas las prácticas antes de examinarse de capitán.

Llegó a Cartagena quince días antes del inicio previsto de las pruebas. Los compañeros que también esperaban examinarse para optar al nombramiento de capitán, le aseguraron que un contra-

maestre de la Armada tenía relación con la nodriza de la hija del general, que tenía por tanto una gran influencia, atribuyéndose el poder de decidir quién aprobaba; bastaba sobornarle con el canon que él mismo había establecido de 3.000 pesetas y la seguridad de aprobar era plena, tanto que el individuo se comprometía, en otro caso, a reintegrar el dinero. Ernesto Anastasio vislumbró el timo que había maquinado el supuesto seguidor y decidió una apuesta arriesgada, la misma que había de tomar seis años más tarde en la oposición a práctico del puerto de Barcelona: pedir audiencia para un asunto reservado y urgente, y presentarse ante el almirante, Pelayo de nombre, a quien le explicó que en todo el litoral existía la creencia de que *se venden los nombramientos de Capitán de la Marina Mercante*. El almirante, un hombre de recia personalidad que parecía apoyarse en sus grandes mostachos, que inspiraban respeto y temor, *vivamente excitado, sin disimular su cólera, le interrumpió*, pero Anastasio, tranquilo y convencido, prosiguió: *Yo no lo creo, y por eso le vengo a ver, pero algún fundamento tendrá el rumor cuando es de dominio público*. El almirante, ya más calmado, le dijo: “Caballerito, usted no sabe lo que ha hecho. Ahora tiene usted que ayudarme a deshacer lo que denuncia o no habérmelo dicho”. Así que con un oficial de la Armada urdieron un plan para atrapar en flagrante delito al bergante, que había convocado a sus compañeros a una reunión. Fueron todos detenidos y horas después liberados tras prestar declaración, menos el contra maestre, condenado a 3 meses de penal. Aprobaron todos.

Con fecha 7 de enero de 1902 le entregaron el nombramiento de Capitán de la Marina Mercante a Ernesto Anastasio Pascual. Le faltaban todavía cuatro meses para cumplir los 22 años.

Aprobado el examen, Ernesto Anastasio volvió a Barcelona y dio inicio a una agitada vida social y política que culminaría en 1907, una primera escala en realidad, con su integración en la Corporación de Prácticos del puerto de Barcelona.

Pudo haber mandado la ASUNCIÓN en 1902, pero rechazó cortésmente el ofrecimiento del armador para no quitarle el puesto al capitán enrolado en aquel momento, a quien conocía, *pues aunque no era muy capaz no merecía tal humillación*. Sin duda también influyó su deseo lógico de embarcarse en un vapor, más cómodo y satisfactorio que un velero.

Los embarques de Ernesto Anastasio entre 1902 y febrero de 1907, cuando desembarcó con el propósito de optar a una plaza de

práctico, constituyen una madeja bastante enredada. En la entrevista que le hizo el capitán y periodista Julian Amich Bert en 1919, la más próxima en el tiempo y en consecuencia la menos oxidada por la memoria, Anastasio sólo menciona el mando de dos buques: el bergantín SOBERANO y el vapor CASTRO. Al mismo guion se atiene la nota biográfica contenida en las páginas 9 a 18 del folleto sobre el homenaje de enero de 1952: sólo mandó esos dos buques. Gerardo González afirma, sin embargo, de forma sorprendente, que el primer mando fue “un velero pequeño y viejo llamado NUEVO MAHONÉS”; y que luego embarcó en buques de vapor que se dedicaban al cabotaje, “hasta que el armador del pequeño velero que mandaba su padre decidió adquirir uno mayor para dedicarlo a sus transportes de melazas a granel destinadas a una fábrica de alcohol que tenía en Barcelona”. Le ofrecieron el mando del nuevo barco, en realidad un barco ya viejo, el bergantín SOBERANO, en el que, admite Anastasio, *hice muchas singladuras dedicado al transporte de melazas*. Por su parte, Manuel Rodríguez Barrientos, alude también a los tres barcos mencionados por Gerardo González:

Una vez en posesión del título de Piloto, continuó con este cargo en el mismo buque [la ASUNCIÓN] hasta el año 1901. Más tarde navegó en los vapores Industria, de 776 toneladas, y Fomento, de 466 toneladas, en los que cumplió los días de mar exigidos para obtener el título de Capitán (...). Enseguida tomó el mando del bergantín-redondo El Soberano, de 330 toneladas y matrícula de Barcelona -famoso buque de la época, propiedad de Maristany y Compañía, que había sido construido en Blanes en 1850- con el que realizó varios viajes a América. También mandó el vapor Nuevo Mahonés, en el que se encontraba cuando sus propietarios -La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores, concesionaria de los servicios marítimos regulares desde Menorca a Barcelona y a Mallorca- lo vendieron en 1906 al naviero valenciano Enrique Montesinos. En este mismo año fue promovido a Capitán del vapor Castro, cargo que desempeñó hasta que en 1907 desembarcó a fin de presentarse al concurso oposición para cubrir dos plazas de Práctico de número del puerto de Barcelona.

No resulta fácil llegar a saber la realidad. Descarto, por no haber encontrado ninguna otra referencia, que Anastasio navegara en los vapores INDUSTRIA y COMERCIO, aunque es posible que estu-

viera enrolado mientras los buques permanecían atracados o fondeados en puerto. De lo que no cabe duda alguna es de que navegó poco como capitán, según se infiere de su presencia continuada en actos de los que ha quedado registro. Y nunca realizó, como capitán, viajes trasatlánticos; únicamente hizo navegaciones de cabotaje que le permitían frecuentar con cierta regularidad el puerto de Barcelona.

Desde luego no embarcó enseguida, tras obtener el nombramiento de capitán, pues consta que estuvo todo el año 1902 en Barcelona, donde participó en la creación y desarrollo de la Asociación Náutica Española (ANE), una iniciativa crucial en la biografía de Ernesto Anastasio, y que no salió a navegar hasta el 22 de mayo de 1903, en el bergantín SOBERANO, una vez “terminada la completa reparación de que ha sido objeto en todas sus dependencias”, tal como informó el *Boletín Náutico* en el número de mayo de 1903. En el discurso que pronunció en la Subsecretaría de la Marina Mercante con motivo de la entrega de los títulos de capitán, el 31 de enero de 1963, confirmó la fecha del primer embarque como capitán:

Yo hice mis primeras armas como Capitán, cuando justamente alcanzaba la edad de veintitrés años. Me confiaron el mando de un bergantín que podía conducir hasta 400 toneladas de carga útil. Toda la dotación, incluyéndome a mí y a un alumno de Náutica, se componía de nueve hombres. El buque tenía una brillante historia de navegación trasatlántica: Barcelona-Montevideo-la Isla de Cuba y la Costa Sur de Estados Unidos, con regreso a España; he aquí el periplo normal de un velero de aquellos tiempos, cuyo mando me llenaba de orgullo. El nombramiento que se me exigía para mandar aquel pequeño buque era el mismo que me hubiera facultado hoy para mandar el FRANCE. [un trasatlántico francés, considerado el mejor buque en activo en 1963].

Su presencia documentada en todas las reuniones y actos de la Asociación Náutica Española y el hecho de que el SOBERANO permaneciera reparando en Barcelona durante todo el año 1902 y una parte de 1903 demuestran que Anastasio no estrenó su título de capitán hasta mediados o finales de mayo de 1903, 17 meses después de haber obtenido el nombramiento. Ese primer viaje duró 29 días. El SOBERANO entró en Barcelona el 20 de junio con 451 toneladas de “miel a la orden”.

Consta que Anastasio participó en la junta general de ANE que tuvo lugar el 5 de julio de 1903, en la que se eligió la Junta Directiva,

y en las reuniones de 27 de julio y 8 de agosto de 1903. Zarpó de nuevo hacia Almería a finales de agosto y regresó el 22 de septiembre de 1903, con melaza. Se perdió la Junta Directiva de ANE del 15 de septiembre, pero pudo participar en las de 3, 15 y 22 de octubre. Volvió a navegar en el mes de noviembre, como revelan sus ausencias en las reuniones de 7, 19 y 24 de noviembre; pero en diciembre está en Barcelona y preside la Junta Directiva de la ANE celebrada el día 4. En conclusión: durante los años 1902 y 1903 hizo tres viajes a Almería, navegando un máximo de cuatro meses, aunque hay constancia de que al menos desde marzo de 1903 figura como capitán del SOBERANO, en reparación en el puerto de Barcelona.

En 1904, siguiendo el rastro de sus presencias en las reuniones de Junta Directiva y Junta General de la ANE, resulta que salió a navegar el 16 de febrero hacia Almería, a donde llegó cinco días más tarde, el 21. Y que estuvo fuera de Barcelona hasta el 18 de abril, cuando el SOBERANO entró en Barcelona cargado con 300 toneladas de melaza procedente de Salobreña. Volvió a salir de Barcelona el 15 de mayo, con rumbo a Civitavecchia (Italia) y estuvo fuera hasta el 20 de julio que entró en el puerto de Barcelona con un cargamento de sal procedente de Torreveja. Zarpó de nuevo a mediados de septiembre y regresó el 10 de octubre, desde Almería, con melaza. El 15 de noviembre de 1904 salió otra vez para cargar melaza en Almería y volvió al puerto de Barcelona el 18 de diciembre. O sea, en 1904 navegó aproximadamente durante seis meses, siempre en el SOBERANO.

Más tiempo navegó en 1905, donde sólo está documentado que estuvo en Barcelona, desembarcado, o embarcado con el buque en puerto, durante el mes de enero y una parte del mes de mayo. El diario *La Vanguardia* informaba que el bergantín SOBERANO fue despachado el 13 de febrero para Málaga y que el 23 de mayo llegó a Barcelona procedente de Vinaroz; que salió el 10 de junio hacia Motril y regresó el 13 de noviembre, desde Tarragona; y que el 8 de diciembre, el SOBERANO fue de nuevo despachado hacia Motril.

En este año, empieza a alejarse de las tareas de dirigente societario, como se decía entonces, hoy hablaríamos de dirigente sindical o profesional. La Junta Directiva de la ANE, celebrada el 24 de mayo de 1905, acuerda aceptar la dimisión de Ernesto Anastasio como director del *Boletín de la Asociación Náutica Española* y al tiempo se decide “que antes de publicarse el *Boletín Náutico* sea su original



El bergantín SOBERANO atracado en el puerto de Melilla
(foto de autor y fecha desconocida)

aprobado por la junta directiva”, una medida que pone de relieve la importancia que otorgaban los dirigentes a lo que aparecía en el órgano informativo. Seis días más tarde, el 30 de mayo, en otra reunión de la Junta, sin presencia de Anastasio, se da cuenta de una carta de éste dimitiendo de presidente por “sus muchas ocupaciones”. La Junta reunida “acuerda por unanimidad no aceptarle la dimisión por no encontrar motivos suficientes para ello”. Pero en la reunión del 20 de junio, “el Sr. Anastasio manifiesta que próxima su nueva partida creía oportuno el reunir junta para manifestar que, dada su continua ausencia, no podía atender con la atención debida su cargo y que por ello insistía en presentar su irrevocable dimisión”. Sigue la nota publicada en el *Boletín Náutico* de junio de 1905, que los reunidos, en presencia de Ernesto Anastasio, intercedieron para que desistiera de su determinación, pero en vista de lo reiterada de la misma “le es aceptada, haciendo constar el sentimiento con que vemos esa resolución que nos priva del valioso concurso de dicho compañero en los múltiples e importantes asuntos pendientes”.

Durante el año 1906, sólo hay dos viajes documentados del SOBERANO, al mando de Ernesto Anastasio, uno a Motril, entre mediados de mayo y el 16 de junio; y otro a Almería, con salida de Barcelona el 21 de julio y regreso, estimado, un mes más tarde.

A esos cambios en la vida de Anastasio hay que añadir su cansancio por navegar en barcos de vela, pequeños y fatigosos, y su ilusión por mandar un gran *steamer*, un vapor, aunque se dedicara al cabotaje. En el *Boletín Oficema* de enero de 1966, con 85 años y un ánimo cada día más nostálgico, contó Anastasio que, con veinte años y una ilusión enorme por su carrera de marino, habiendo entrado de arribada en Almería con la bricbarca ASUNCIÓN, contempló deslumbrado la llegada a puerto de un vapor español, el CASTILLA de la Compañía Vinuesa, cuyos metales *brillaban al sol matinal con reflejos bellísimos*; y que profundamente impresionado se entregó a la ensoñación de mandar algún día un barco como aquel, la meta ideal de su carrera.

En una estancia en Barcelona, a través de un compañero de profesión enrolado de capitán en un hermoso vapor de la Compañía Valenciana de Navegación, a quien se acercó a visitar pues quería conocer el barco, coincidió con Antonio Lázaro, director de la naviera, quien le ofreció un puesto de primer oficial y la promesa de la primera capitanía vacante, lo que en verdad, cuando no se han cum-

plido 25 años, se estima como un gran éxito. Decidido a aceptar la oferta, Anastasio fue a trasladarle al empresario para el que trabajaba la entrevista con Antonio Lázaro y el ofrecimiento que le había hecho, pero Juan Musolas, armador del SOBERANO le convenció para que continuara en el velero, de modo que renunció al embarque en la Valenciana y continuó como *patrón de cabotaje*.

Para el marino -escribió Ernesto Anastasio en 1966- *cabotaje es navegación costera, navegación de cabo a cabo, una navegación que no exige ni requiere observaciones ni cálculos astronómicos para fijar la posición del buque; por eso hay unos navegantes prácticos que se llaman patronos de cabotaje. En sus orígenes, la navegación era esto: cabotaje; se navegaba sin perder la costa, conociéndola como la conocían los patronos de cabotaje a fuerza de haber frecuentado las mismas travesías.*

Es probable, como le confesó a Gerardo González en 1957, que de haber aceptado el mando de un buque a vapor, con todas las comodidades, tal vez no habría opositado a práctico, ni estudiado Derecho, pues le habría resultado fácil hacer carrera de capitán y como inspector.

Más tarde el SOBERANO fue vendido a la Unión Alcohólica Española, entidad que agrupaba a casi todas las fábricas españolas de alcohol, y el bergantín SOBERANO formó parte de la aportación industrial de la casa armadora Juan Musolas y Cía. que se desentendió por completo de su industria y de los medios de transporte destinados a su servicio. Ernesto Anastasio, a requerimiento de la nueva armadora, siguió mandando el SOBERANO y cuando los armadores cambiaron el bergantín por un vapor, el NUEVO MAHONÉS, adaptado mediante la instalación de tanques para transportar las melazas, le dieron el mando a Ernesto Anastasio *para los viajes a las playas de Motril, Almuñécar, San Pedro de Alcántara y otras transportando las melazas a la fábrica de Barcelona para su destilación.*

Durante 1906, Ernesto Anastasio estuvo desembarcado en febrero, cuando viajó a Madrid para participar en la reunión de la Federación de Asociaciones Náuticas, nacida legalmente, sobre el papel, el 15 de enero de 1905.

El 7 de julio de 1906, Ernesto Anastasio participa en la reunión de la Junta Directiva de la ANE, en la que presenta su dimisión irrevocable como vocal, elegido en la Junta General de 1 de julio.

La directiva aceptó la dimisión “con sentimiento... y lamentando verse privada de tan valioso concurso”.

En septiembre Ernesto Anastasio dejó el mando del bergantín SOBERANO, y tras unas dos semanas en tierra embarca como capitán del vapor-correo NUEVO MAHONÉS. Inició entonces una sucesión de viajes, en verdad frenética si la comparamos con las navegaciones a vela de los años anteriores. Ese navegar de continuo acabó a finales de febrero de 1907, cuando desembarcó para presentarse a las oposiciones de práctico del puerto de Barcelona.

Según recoge el diario *La Vanguardia*, el NUEVO MAHONÉS salió para Génova con Anastasio al mando el día 6 de octubre de 1906 y regreso desde Cette (sic), sur de Francia, 11 días más tarde cargado con 420 toneladas de cal y 2 pasajeros; salió el 18 para Almería y volvió a finales de ese mismo mes. Fue en ese momento, finales de octubre de 1906, cuando cambió de armador y de nombre, pasando a llamarse CASTRO. Anastasio siguió siendo el capitán.

En el recién bautizado CASTRO, Anastasio zarpó de Barcelona hacia Almería a principios de noviembre y volvió el día 14 con 1.500 sacos de azúcar, 20 toneladas de carga general y 3 pasajeros; salió de nuevo hacia Almería el 16 de noviembre y regresó a Barcelona una semana después; salió de nuevo con el mismo destino el 30 de noviembre y regresó el día 12 de diciembre desde Algeciras y escalas cargado con 45 balas de algodón, melaza y otros efectos; zarpó de nuevo el 14 hacia Almería y regresó el 26 desde Málaga y escalas con 420 toneladas de carga general y 2 pasajeros; inició otro viaje el día 28 de diciembre, destino Almería, con efectos, y entró en Barcelona el 17 de enero de 1907 procedente de Málaga y escalas con 150 toneladas de carga general. El último viaje del capitán Ernesto Anastasio Pascual lo realizó al mando del vapor CASTRO, con salida de Barcelona el día 14 de febrero con destino a Almería y entrada en Barcelona a finales del mismo mes. Tres meses más tarde empezaría su etapa de práctico de número del puerto de Barcelona.

Participó en las reuniones de la Asociación Náutica Española los días 15 y 27 de diciembre de 1906. En ésta última le propusieron que siguiera como delegado en la Federación de Asociaciones Náuticas, pero Anastasio alegó que le era *imposible del todo punto aceptar el cargo, pues no tiene tiempo material para dedicarse con la debida asiduidad a los trabajos de la Federación*. Los presentes le rogaron que “haga un esfuerzo y siga representando a la Asociación dentro de la Federación”,

pero la respuesta de Anastasio fue que su decisión era inquebrantable. En esas fechas ya estaba preparando las oposiciones a práctico del puerto de Barcelona, cuya convocatoria oficial se produciría el 15 de febrero de 1907. Sin embargo, Anastasio salió para Madrid, desde Barcelona, el 25 de enero de 1907 para participar en la junta general de la Federación de Asociaciones Náuticas, de la que todavía era presidente. La reunión, preceptiva según los estatutos, se celebró el 26 de enero, en el Hotel Inglés de Madrid. En estricto cumplimiento de los estatutos, la junta sustituyó a Ernesto Anastasio y nombró presidente al delegado de la Asociación de Maquinistas, Lucas Onraita. Anastasio también dimitió como representante de la ANE, cuya junta general extraordinaria de 9 de febrero de 1907 acordó por unanimidad “dar un voto de gracias al delegado de la Asociación en la Federación de Asociaciones Náuticas por su brillante gestión el tiempo que ha desempeñado la presidencia de la Federación”.

En su vida de navegante fueron sólo dos los barcos que dejaron una huella en la memoria de Ernesto Anastasio, la bricbarca ASUNCIÓN y el bergantín SOBERANO, dos barcos de vela. Podríamos añadir el único buque a vapor donde es seguro que estuvo enrolado y navegó: el NUEVO MAHONÉS, rebautizado con el nombre de CASTRO en octubre de 1906.

De la ASUNCIÓN, ex MIAKO ya hemos apuntado sus características, su porte, su buen andar y sus hazañas. Fue en la ASUNCIÓN sin duda donde Anastasio realizó los viajes que años más tarde, en 1918, explicaría ante un nutrido auditorio en la que fue su primera conferencia pública:

[los capitanes] *en noble emulación de audacias marineras se lanzaban a través del Océano en veleros diminutos fomentando el comercio español con la Argentina, Uruguay, Cuba, Méjico, Estados Unidos y no pocos con las costas americanas del mar Pacífico, desafiando huracanes terribles y los temporales imponentes de las latitudes australes del Cabo de Hornos ¡Qué legión de héroes ignorados y qué glacial olvido de la patria para estos hijos beneméritos!*

El SOBERANO, por su parte, de acuerdo con la información existente en el Museo Marítimo de Barcelona y la que suministra el sabio Sanahuja, era un bergantín con casco de madera, dos mamparos transversales y una cubierta corrida, registro bruto 331 tonelada

y registro neto 317, construido en Blanes el año 1859 (¿o fue en 1850 como apuntan otras fuentes?), con 32 metros de eslora y 9 de manga, a un precio estimado de 24.000 duros. Sufrió una gran reparación en 1902-1903, con Anastasio de capitán, en la que se construyeron algunos compartimentos y se reforzó el forro del buque con latón. De la nueva medición del arqueo se le anotaron 313,36 toneladas y 271,79 de tonelaje neto. Era un barco de tripulación reducida, como recordaba Anastasio en su discurso del homenaje de 1952:

Yo recuerdo, cuando mandaba mi primer barco, que entre todos éramos once. Once hombres viviendo juntos y navegando, como he dicho antes, ochenta y cinco días sin separarnos; no nos faltaba más que ser parientes. Nos lo contábamos todo. Todos los días, después de la cena, que empezaba a las seis de la tarde, la tripulación se acercaba a popa, hasta las ocho de la noche, con familiaridad, pero sin merma del más absoluto respeto. Yo no cedo a nadie, en el respeto y en el sentido de la disciplina que mis tripulaciones han tenido siempre conmigo, habiéndoles tratado paternal y fraternalmente.

En 1905, también Anastasio como capitán, el SOBERANO fue reparado en Málaga para adecuarlo al transporte de melazas en tanques. Barco cajonero, con poca eslora y mucha manga, pero de bella estampa, tuvo un trágico final en noviembre de 1915, en las aguas de la desembocadura del Ebro. El relato de su naufragio, por Francisco Sala, cronista oficial de Torre Vieja (<http://www.cronistasoficiales.com/?p=32121>), merece ser en parte reproducido:

Las playas de Tortosa (Tarragona) fueron el escenario de un horroroso naufragio. El sábado, 20 de noviembre de 1915, por la tarde, cuando el temporal era más violento, embarrancó en la playa, frente a la 'Illa del Mar' y de las antiguas salinas de Bomba, entre el puerto de El Fangar y las golas del Ebro, el bergantín 'Soberano' de la matrícula de Barcelona, que cargado de jabón, madera, bocoyes vacíos y otros géneros, se dirigía a Málaga.

La tripulación pidió auxilio, pero desgraciadamente el encargado del faro cercano miraba impotente, sin poder comunicarse con tierra, la lucha del barco con el temporal (...)

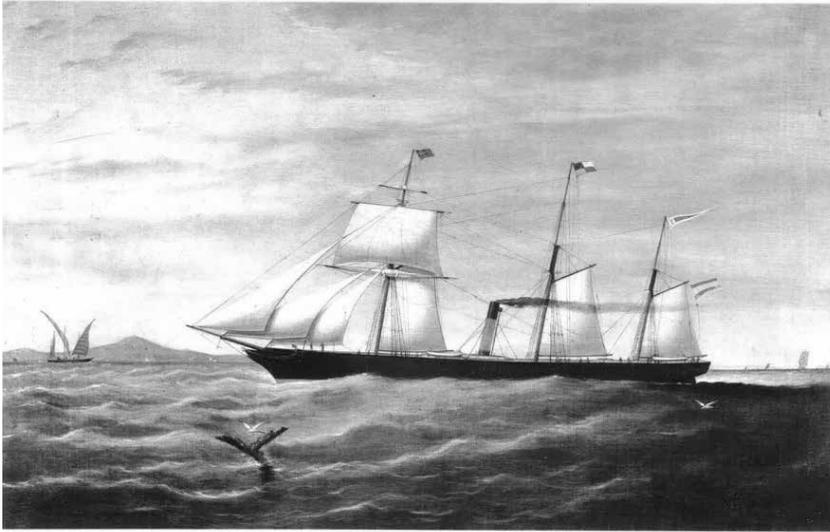
No se explica cómo desde La Ampolla y otros sitios cercanos, no vieran el naufragio y las señales demandando auxilio la marinería en las vergas: el caso es, que hasta el lunes no tuvo no-

ticias del naufragio el ayudante de Marina de Tortosa por medio del alcalde de Ametlla del Mar.

Los pescadores y labriegos de La Cava, al ver encallado el barco a doscientos metros de la playa, dieron gritos, encendieron hogueras e hicieron señales a los náufragos para que se arrojasen al agua, pero no se atrevieron, pues aunque había sólo unas tres brazas de fondo, el mar estaba muy alborotado.

Hasta lunes, el temporal no permitió acudir en su auxilio, por la tarde salió de Ametlla una pareja del 'bou' hacia el lugar del naufragio por orden del ayudante de Marina, José Romero, yendo él a pie por la orilla del mar, lloviendo y con barro hasta la rodilla. Al llegar las barcas al sitio del accidente un espectáculo horroroso se ofreció a su vista; de doce que eran los tripulantes de la embarcación, ocho habían fallecido de inanición y de frío, tres cadáveres estaban amarrados aún en las vergas y palos; pudiéndose salvar a los cuatro restantes.

EL NUEVO MAHONÉS era un vapor de construcción inglesa para carga y pasaje, con casco de hierro y hélice, con 281 toneladas y 140 caballos de potencia, botado en 1856 (según Llabrés Bernal; otras fuentes datan la botadura en 1852), con el nombre de ARABIA, y comprado cuatro años más tarde por la Compañía de Vapores Tintoré, de Barcelona, que lo bautizó con el nombre de DUERO y lo destinó al servicio Liverpool-Barcelona de la Línea Hispano-Inglesa de Grandes Vapores de Hierro a Hélice. En 1880 fue adquirido por la Sociedad Mahonesa de Vapores, "La Mahonesa", que le cambió el nombre al de NUEVO MAHONÉS. Tras su compra, La Unión Alcoholaria Española le instaló tanques para transportar mezcla desde los puertos de Motril, Almuñécar y otros a la fábrica de Barcelona. Finalmente, con el nombre de CASTRO, fue desguazado en 1907, tras naufragar en el puerto de la ciudad condal.



Acuarela del vapor **DUERO**, luego bautizado **NUEVO MAHONÉS** y finalmente **CASTRO**, el único vapor en el que navegó Ernesto Anastasio (Museo Marítimo de Barcelona)

I. 4 Creación y desarrollo de la Asociación Náutica Española

Por su origen humilde, por su inteligencia y su sensibilidad, Ernesto Anastasio manifestó una gran inquietud por conseguir mejores condiciones de trabajo en la marina mercante. Abstracción hecha de los todavía escasos buques a vapor, la mayoría de los barcos con que contaba la marina mercante española eran de vela, dedicados al cabotaje.

El día 1 de enero de 1902, según relató el propio Anastasio, un grupo de marinos se reunieron para discutir su situación laboral y profesional y lo que cabía hacer para mejorarla, *jurándose recíproca fraternidad y cooperación*. La reunión se celebró en un *modesto saloncito galantemente cedido para tal objeto por la Cervecería Gambrinus (...) sin atendernos a reglamentarios requisitos (...) nombrose entre aclamaciones unánimes la primera junta directiva*. En esa junta directiva figuraba como presidente Juan Cabot Cahué, fundador en 1900 de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante y persona renombrada en los círculos marítimos; Juan B. Gali, como primer vicepresidente, y Antonio García, como segundo; Francisco Mengual, tesorero; Manuel Oller, secretario; y como vocales Agustín Bonda Tur, Manuel Bayona, Manuel Barberá, Eduardo Lairosa, Lorenzo Zaragoza y Eduardo Camins. Una junta directiva que duró sólo unos meses. Podían ser miembros de la Asociación los capitanes y oficiales de la marina mercante y el objetivo era “estrechar los lazos de unión y compañerismo entre tan digna clase y defender sus intereses”. Una de sus primeras iniciativas fue instar al Gobierno a hacer cumplir una resolución del Congreso de Gijón, la 16, que pretendía controlar la expedición de títulos a los capitanes y patrones embarcados.

Es probable que los fundadores de la Asociación Náutica Española ignoraran los diversos precedentes asociativos en 1869 y 1887, en Barcelona, y otros tantos en Palma de Mallorca y en Gijón, de los que hablaba Ricart y Giralt en la Revista de Navegación y Comercio, número 131, Madrid 15 de abril de 1894, todos muertos “por consunción”; e ignoraran también que 8 años antes, el día 1 de marzo de 1894, se había creado la Asociación Náutica de Barcelona, con un programa de ocho objetivos que presumían de interpretar “las aspiraciones de los oficiales de la marina mercante”:

1. Fomentar las relaciones entre los Capitanes y Pilotos de la Marina mercante.

2. Convertir la Asociación en un centro que facilite el embarque de sus miembros y estudie los medios de fomentar las empresas marítimas.

3. Defenderlos con la influencia de la Asociación, de los abusos de autoridades mal inspiradas, y procurar que les reconozcan los privilegios que, por su título, les correspondan.

4. Trabajar para que la Marina mercante obtenga la consideración que merece cerca de los poderes públicos; pues si la de guerra está encargada de defender el pabellón nacional, la otra tiene la altísima misión de desarrollar el comercio marítimo de la patria.

5. Pedir el restablecimiento de la ley que libertaba del servicio de las armas a los españoles que, antes de los veinte años, habían obtenido el título de Piloto, considerando que España debe ser esencialmente marítima, para ser grande y feliz; y porque la carrera náutica es tan sumamente penosa y de índole tan diferente de las demás, que ello da motivo suficiente para que se considere al marino en perpetuo servicio de la patria, pues casi siempre se halla privado de la compañía de su familia, y de los goces que proporciona el trato social.

6. Solicitar el restablecimiento del derecho diferencial de bandera, o en su defecto, primas para la navegación de altura, pues es una medida tan necesaria, que en ella está involucrado el porvenir de la Marina española y la rehabilitación del poder de España en el globo; ya que, sin tan sabia disposición, nunca podremos sustraernos a la fatal influencia del poderlo inglés que, a manera de colosal pólipo, chupa nuestra savia y enerva nuestros movimientos; y como quiera que, sin adoptar antes un sistema enérgico y protector, será imposible fomentar la navegación de altura, resultarán nulos los esfuerzos que hagan los marinos para realizarse, y por tanto, sobrarán los Pilotos.

7. La Asociación sostendrá relaciones amistosas con sus análogas del resto de España y sus dominios, y se pondrá de acuerdo con las mismas, si lo estima conveniente, para elevar al Gobierno las solicitudes de conveniencia general, que juzgue necesarias.

8. La Asociación se convertirá en Montepío, el día que su situación se lo permita, sin que por ello pierda sus especiales caracteres de centro de propaganda y defensa de la Marina mercante.

La fundación de la Asociación Náutica Española, en enero de 1902 respondía a aspiraciones más modestas y tangibles: mejoras económicas, sociales y profesionales de los marinos, o en palabras de Anastasio, *nuestras aspiraciones no son otras que la mayor brillantez de ambas Marinas y el mejoramiento moral y material de la desgraciada clase náutica*. Y respondía también a la inacción de Fomento de la Marina Española, una organización de personas vinculadas al sector marítimo, con el “insigne marino” Ricart i Giralt como inspirador y estandarte.

No es objeto de esta obra trazar las condiciones de trabajo de la marina mercante y de la situación profesional de los técnicos náuticos a principios del siglo XX, por lo que nos limitaremos a mencionar los problemas sobre los que el propio Anastasio ha escrito o sobre los que se ha manifestado. En primer lugar, los sueldos que cobraban los marinos: el capitán de un vapor de cabotaje: 50 o 60 duros al mes; el primer oficial, unos 30 duros; los maquinistas primero y segundo tenían sueldos similares a los del capitán y primer oficial; timoneles, 13 duros; mozos, 11 duros. Sueldos que correspondían a jornadas de trabajo intensas y agotadoras. Así, en las líneas de cabotaje regular, se trabajaba durante todo el día en la carga y descarga. Y cuando ya entrada la noche se daba fin a esta tarea, se hacía inmediatamente el buque a la mar con el propósito de llegar a la mañana siguiente, cuando era posible, a otro puerto de escala, en el que se repetía el esfuerzo agotador. Los marineros en las bodegas trabajaban apenas sin descanso en la estiba y desestiba, y al salir a la mar se repetían las guardias del tal manera que al agobio del trabajo se unían la inevitable fatiga física y el disgusto moral de saberse mal retribuidos.

A este panorama había que añadir las cuestiones profesionales y el desempleo entre los titulados provocado por la disminución del número de buques como consecuencia de que la construcción naval en hierro y con máquinas de vapor permitía diseñar buques mucho más grandes, de forma que aumentaba el tonelaje y la capacidad de transporte mientras se reducía el número de unidades. España tenía en 1876, 2.915 barcos de vela mayores de 50 toneladas con un arqueado total de 557.230 toneladas, y una flota de 230 vapores que sumaban 176.250 toneladas. Diez años más tarde, en 1885, los barcos de vela se habían reducido a

menos de la mitad (1.381, con 272.083 toneladas) y los barcos de vapor habían aumentado a 351 buques con 359.648 toneladas. Es decir, el número total de buques, que es el índice que permite calcular el número de puestos de trabajo ofertados, se había reducido en ¡1.413 unidades!, en tan solo diez años. Ese descenso continuaría en los años siguientes. Según Enric García Domingo, en 1895 había 1.229 veleros, con 9.832 tripulantes, y 491 vapores con 19.640 hombres; en 1901, el número de veleros se había reducido a tan sólo 546 veleros y 4.368 hombres. Los vapores no habían aumentado en la misma proporción del descenso y no compensaban las pérdidas de puestos de trabajo; en 1901 se contaban 514 vapores en bandera española, con 20.560 tripulantes.

Digamos también que entre 1859 y 1883 el número de tripulantes por 100 toneladas de buque de vela pasa de 11 a 6,1 y de 8,8 a 1,8 en los buques de vapor. Además, los avances tecnológicos que se fueron acumulando a lo largo del siglo XIX, de forma acelerada en su segunda mitad, y los cambios económicos consecuentes, despojaron a pilotos y capitanes del poder casi omnímodo que antes poseían en sus veleros, un tema que provocará un número extraordinario de suicidios entre los capitanes incapaces de adaptarse a los nuevos horizontes. En pocos años, los marinos en paro aumentaron de forma exponencial. El título profesional, tan sustancioso en apariencia, se convirtió en papel mojado, un papelote de escaso valor, como el propio Anastasio admitió en el artículo que publicó en el *Boletín Náutico* de enero de 1903:

¿Para que esa patente de aptitud que significaba la total recompensa de nuestros sacrificios y el premio deseado de nuestros ensueños? (...) Con sólo aquel papelote era una ridiculez pretender encontrar una colocación decorosa; se necesitaba algo más práctico que, a la verdad, aquello no servía casi para nada: ser pariente del gobernador de A o recomendado del Administrador de B, daba muchísimo más resultado.

Cuando redactó ese texto, tan cargado de pesimismo, Anastasio llevaba más de un año en tierra y unos 11 meses con el título de capitán en el bolsillo. Probablemente buscaría embarque en un vapor, la ilusión de los marinos de la época, pero no lo encontraría. Finalmente hubo de aceptar el mando de un bergantín fatigado por cincuenta años de servicio.

Aunque le explicó a Gerardo González, en 1956, cuando ya era una figura pública homenajeada varias veces por los poderes económi-



Ernesto Anastasio Pascual hacia 1902
(foto del archivo de la familia)

cos y políticos, que *el ambiente del momento y el trato con mis compañeros me llevaron a aceptar el encargo, que todos me confirmaron, de constituir una asociación profesional y fundar una pequeña revista*, los hechos posteriores revelan más bien que el joven Anastasio se metió a fondo, convencido, en la creación de una asociación de defensa de la clase, una organización que hoy llamaríamos un sindicato, *a cuyo desarrollo he consagrado lo mejor de mi juventud, mientras no desempeñé cargo o comisión por cuenta de otros.*

La revista, la primera que dirigió, el *Boletín Náutico (BN)*, subtítulo “Órgano de la Asociación Náutica Española”, mantuvo con contadas excepciones, durante toda su existencia, es decir de junio de 1902 hasta octubre de 1918, una impecable regularidad de publicación y un mismo formato y compaginación que la hacían fácilmente reconocible. Empezó con 8 páginas, que fue aumentando paulatinamente, aunque nunca pasó de 16. Compaginada de forma abigarrada, con artículos técnicos y algunos textos más sindicales escritos con la prosa barroca y pomposa de la época. No llevó publicidad hasta el número 20, y sólo cambió el formato en los números 24 y 25, correspondientes a junio y julio de 1904, en los cuales publicó en portada sendas fotografías, siguiendo la tendencia que marcaba la revista *La Vida Marítima*. El *BN* nació el 2 de junio de 1902 con sendos artículos en portada, escritos por Ernesto Anastasio, factótum y alma de la revista, que constituían en cierto modo una declaración de intenciones. El primero, titulado “Saludo”, contiene una muestra clara de la personalidad del jovencísimo Anastasio, 22 años recién cumplidos, respetuoso con las formas y nada proclive al ruido, al grito o a la algarada. La lógica y la coherencia hubieran reclamado que el primer editorial del órgano informativo de una asociación reivindicativa expusiera los agravios y las exigencias, o al menos las razones que justificaban el nacimiento de la asociación y el esfuerzo de la publicación. Anastasio optó por una vía más amable. El editorial “Saludo” era exactamente eso, un saludo a las publicaciones náuticas de la época con las que pretendía compartir destino: el *Diario de la Marina*, edición de Madrid; *La Vida Marítima*, órgano de la Liga Marítima; la *Revista General de Marina*, portavoz de la Armada; *Derrota*, órgano de la Asociación Náutica de Gijón; y el *Boletín Naval*, órgano de la Asociación Náutica de Bilbao. Un saludo que culminaba en una rendida inclinación ante la Liga Marítima Española, *en la cual tenemos fundadas todas nuestras esperanzas y que en el corto tiempo de su constitución ha dado pruebas tan palpables de su amor y entusiasmo por la Marina de la Nación.*

La Liga Marítima Española (LME) no era exactamente una organización que pretendiera mejorar la condición social y profesional de los marinos. Su creación obedecía al propósito de estructurar un grupo de presión a favor de los asuntos marítimos, de orden naval/militar principalmente. Todas las marinas y sectores, desde la pesca a la marina de guerra, desde los sindicatos a las asociaciones patronales, proclamó Antonio Maura, estaban llamados a participar.

Las gentes de mar forman clases sociales con funciones muy bien caracterizadas, con individualidad muy propia, que las distinguen entre las otras clases: ello favorece grandemente el empeño de conseguir su organización y su habilitación para el uso de la autonomía que necesitan y que pueden conseguir en todo lo que no atañe á la integridad y seguridad del Estado, para el régimen interno de sus asuntos peculiares, a poco que perseveren en la campaña de La Liga Marítima. Ello, a un mismo tiempo, redobla la necesidad de habilitarse y organizarse; porque ningún otro orden de intereses colectivos está tan desatendido y hasta ignorado, como el conjunto colosal de los intereses de España en los mares. Mas la organización y habilitación de que hablo no se podrán conseguir, sean quienes fueren los gobernantes y por mucho que acierten y perseveren, mientras la voluntad individual de cada hombre de mar, no se haya determinado a la pequeñísima parte que le incumbe en el esfuerzo colectivo. Es poco lo que cada uno debe, pero es irremplazable.

Al principio, como pone de manifiesto el caluroso saludo de la ANE, contó con un gran apoyo. Personajes como Maura, Sánchez Toca, el marqués de Pilares, el duque de Veragua, el “insigne náutico”, José Ricart i Giral, los marinos historiadores Fernández Duro y Navarrete, y numerosas figuras del mundo de las finanzas, de la política, de la industria y la navegación, e incluso españoles de a pie cuya adscripción fue aún más meritoria, se vincularon de inmediato al nacimiento de la institución, con entusiasmo y el empeño de moldear una conciencia marítima nacional tan deteriorada por el desastre de 1898. La LME se organizó en secciones: Asuntos Políticos, Económicos y Militares, al frente de la cual se puso al presidente de la Sociedad de Armadores, Navieros y Consignatarios de Buques, Federico Nicolau; Navegación y Comercio, presidida por el naviero Tomás de Ibarra; Construcciones y Armamento Marítimo, dirigida por José Cornet, director de la Maqui-

nista Terrestre y Marítima; Pesca e Industrias conexas, con José Aristequi, armador de Guipúzcoa, al frente; e Instrucción, Recreo y Propaganda, sección que aceptó dirigir el Presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid, Miguel Moya.

La LME organizó en Madrid, del 6 al 10 de junio de 1901, el Primer Congreso Marítimo Nacional, presidido por Antonio Maura y con la participación de 115 congresistas, entre los cuales el ministro de Marina, Duque de Veragua. Entre otros acuerdos, el Congreso aprobó una declaración que casi 120 años más tarde sigue de plena actualidad: “Que se debe definir la personalidad de la Marina Mercante en el Estado español; darle la representación adecuada a su importancia y organizar de manera estable y con toda la posible autonomía la dirección y administración de las industrias marítimas, reuniendo e integrando todos los asuntos de navegación y comercio marítimo y los servicios que le son inherentes para asegurar el concierto sistemático entre ellos”. Un acuerdo que Ernesto Anastasio citaba a menudo y vindicó siempre: la marina mercante, los asuntos marítimos, necesitan un ministerio propio, no un organismo de tercera fila dependiente de los puertos, la política territorial o el transporte por ferrocarril o carretera.

Tras unos años de constante presencia pública, la LME entró en un tiempo muerto una vez aprobado el Plan de Escuadra de Maura y Ferrándiz en el marco de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, popularmente conocida como Ley de Escuadra o Ley Ferrándiz, de 7 de enero de 1908; y promulgada la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, de 14 de junio de 1909, conocida como Ley Maura en honor del *gran político mallorquín*. Finalmente, la Liga Marítima moriría lánguidamente en los últimos años de la década de 1920.

Al “Saludo” editorial del *Boletín Náutico* número 1, le seguía un artículo titulado “La asociación”, este sí explícitamente firmado por Ernesto Anastasio, que empieza con un reconocimiento a la extraordinaria importancia de la comunicación, una idea que sostuvo Anastasio a lo largo de toda su vida y que pone en evidencia sus dotes de observador y analista: *la prensa ha de ser la más poderosa palanca que venza al enemigo, atraiga al reacio y aliente más y más al entusiasta*. Seis meses más tarde, Anastasio volvía sobre el tema de la prensa, ahora con más brío:

La Prensa: esa palanca de fuerza incalculable para la vertiginosa marcha del Progreso; ese repartidor a domicilio de alimento intelectual; ese propa-

gandista benemérito de ideas redentoras y utópicas creencias que en tropel desordenado intentar escalar el santuario del cerebro, ha sido y continúa siendo empleada por nosotros como elemento valiosísimo...

El resto de “La Asociación” se dedica a desgranar las causas a las que la ANE había prestado apoyo: denuncia de despachos de buques sin personal técnico con titulación suficiente; oposición al libre cabotaje y defensa del derecho diferencial de bandera que reservaba a los barcos españoles todos los tráficos entre puertos nacionales; crítica a la amnistía concedida a los *poseedores de nombramientos falsos*; solidaridad con los maquinistas de Bilbao en el conflicto que les enfrentaba contra algunos armadores bilbaínos, con mención especial a Sota y Aznar. Etcétera. Y crítica al final del artículo, de forma pudorosa, sin entrar en detalles, a quienes *han removido rencillas y animosidades (...)* y sembrado la *desconfianza*, miembros de la junta directiva elegida en enero *que no se dan tregua ni reposo en una miserable campaña encaminada a robar prosélitos a una Asociación cuyo mayor delito ha sido dar cabida entre sus miembros directivos a quienes no han titubeado en convertirse en irreductibles enemigos*. Y que por ello fueron *extirpados* del seno de la ANE.

Los conflictos internos de la ANE, reconocidos en el primer número del *BN*, hasta que se impuso el liderazgo de Anastasio, estuvieron a punto de acabar con la naciente organización, que prosperaba en afiliados e influencia con su liderazgo y que se debilitó cuando Ernesto Anastasio se alejó de la dirección.

El número 2 del *Boletín Náutico (BN)*, fechado el 1 de julio lleva en portada un artículo firmado por Anastasio, “De la Asociación”, que confirma que los primeros meses de vida fueron convulsos, con continuas reuniones, juntas y asambleas. Se queja Anastasio, en respuesta a la envidia y la soberbia de quienes le criticaban, de *hablillas infundadas* y de la pasividad reprobable de *buena parte de nuestros compañeros*. Afirmo que el crecimiento de la ANE ha dado pie a críticas de *desorganización y anarquía*, y que han acabado por largarse *los que tenían dar infructuosamente el óbolo mensual*; los que se apuntaron *con el casi único objetivo de fomentar un monte-pío* (sic); y los *que se han retirado tan pronto han visto asperezas y dificultades*. Reconoce que *su ideal máspreciado reside en sumar las individuales energías; pensando, hablando y escribiendo*. Y añade, para que no haya dudas, que *el triunfo definitivo de la Justicia para nuestra causa ha de alcanzarse sin imposiciones tumultuosas ni coacciones violentas*. Ha de alcanzarse por *el imperio indestructible de la Razón, por el ejercicio de un derecho indiscutible y legítimo*.

Aunque con el paso del tiempo moderará la ingenuidad, Ernesto Anastasio mantuvo siempre una gran confianza en la fuerza de la razón y apenas ninguna fe en la razón de la fuerza. Para terminar, pide confianza en la Junta Directiva a los que se han quedado.

Lo cierto es que, en medio de la tormenta, con la primera Junta Directiva de ANE, descompuesta y con un presidente *interino*, Ernesto Anastasio se erige en líder de la asociación con sus artículos en el *Boletín*. En el número 3, que lleva fecha de 26 de agosto de 1902, el editorial firmado por Anastasio expone de nuevo los problemas que ha atravesado la ANE:

...si es que alguien puede tener la culpa de que una parte de los socios se acordaran acaso de sus derechos y no de sus deberes; se preocuparon bien poco de la Asociación, casi nada, basta hacerla tambalear por la morosidad en obligación tan elemental cual es la de satisfacer con puntualidad su cuota respectiva; dejaron de revisar las cuentas quienes a ello estaban obligados; dudaron casi todos, con razón o sin ella, que no es oportuno ahora discutirlo, y cundió el malestar, la desconfianza y el desaliento, hasta hacer pensar seriamente en disolver lo que tanto había costado constituir.

Y se ratifica en su ideario de reformas razonables y diálogo limpio, sin palabras que puedan encerrar emociones abrasivas destinadas a encender lo peor de los ánimos:

¿Quién no ha oído hablar de dignidad bollada de la clase ultrajada y del honor escarnecido? Y ¿Quién no conocerá por ahí a alguno de los que han dado en llamarse “mártires” de una causa que nunca dispondrá de altares donde adorar falsas víctimas?... Hemos divagado mucho y, andando por las ramas de estériles romanticismo y esperanzas ilusorias.

(...) si algún día la unión nos da la fuerza de que estamos hoy desposeídos, no habremos de malgastarla distanciándonos del capital que fomenta nuestro trabajo, sino que antes bien sabremos estar al lado de nuestros armadores para combatir cuanto tienda al entorpecimiento del tráfico comercial y por ende de la vida marítima.

En la Junta General, asamblea general de socios, de 27 de julio, con 22 años recién cumplidos, Ernesto Anastasio fue elegido vocal de la Junta Directiva y dos meses después presidente.

La ANE, que confiesa tener 45 socios en junio de 1902, tuvo dos directivas formales, con dimisión del presidente elegido el 27 de julio,

hasta que, en la asamblea general de 29 de septiembre, nueve meses después de su fundación, es elegido *presidente de esta Asociación por mayoría de votos don Ernesto Anastasio, director de nuestro BOLETIN NAUTICO y vocal que fue de la Junta Directiva*. En julio, Anastasio había sido nombrado director del BN, cargo que de hecho ya ocupaba desde el primer número.

Anastasio presidió la Asociación Náutica Española hasta el 1 de julio de 1906, cuando dimitió de todos los cargos orgánicos para preparar el camino hacia la Corporación de Prácticos, pero regresó con más fuerza en julio de 1907 una vez consolidada su situación profesional y económica. Cuando abandonó definitivamente y del todo la vida sindical, a finales de 1915, la ANE fue perdiendo adeptos y fuerza hasta su fusión en 1918 con la otra organización de marineros de Barcelona, Fomento de la Marina Española, y el país -y el movimiento sindical- se deslizó hacia las posiciones enconadas y la crispación que desembocó en la guerra civil de 1936 a 1939.

I. 5 La primera Federación de Asociaciones Náuticas

A partir de principios del siglo XX florecieron en la marina mercante una serie de asociaciones socio-profesionales de neto corte sindical, todas ellas de oficio o profesión, algunas cercanas a las grandes empresas del momento, Sota y Aznar, de Bilbao, y Trasatlántica, de Barcelona. Años caracterizados por una gran atomización asociativa. Cada oficio, cada categoría laboral, cada departamento de un buque, y en cada puerto, crean sus propias sociedades, con una dispersión de esfuerzos que hacía imposible la consecución de sus objetivos. En esta situación fueron muchos los dirigentes que propugnaron la necesidad de unir fuerzas en una federación que agrupara a las asociaciones que tenían las mismas aspiraciones y estaban formadas por profesionales del sector.

En 1900, el capitán de la marina mercante Juan Cabot Cahué, fundador y director del semanario *La Marina Mercante Española*, publicado en Alicante, y como hemos visto primer presidente de la ANE, lanzaba la iniciativa de crear una “Liga de la Marina Mercante” que uniera a todas las clases marítimas, al tiempo que deslindara los campos de la Armada y la Marina Civil. Su llamamiento, publi-

cado en el número 4 de *La Marina Mercante Española*, 24 de agosto de 1900, empieza así:

Compañeros: Todos, sin distinción de clases, todos los que constituimos la marina mercante pongámonos al habla y a trabajar sin descanso para formar la Liga más fuerte que darse pueda y una vez constituida acabar con el privilegio, con la explotación y el despotismo, y seremos árbitros de nuestro destino.

Esta iniciativa y la que se aprobó en el Congreso de Marineros de Gijón, del 26 al 30 de diciembre de 1902, a la que asistió Ernesto Anastasio “en representación de Barcelona”, según *La Correspondencia de España*, de 27 de diciembre, cayeron en saco roto. Ese importante primer congreso de marineros mercantes había de tratar los siguientes temas:

1. Medios prácticos de atender a la seguridad de la navegación.
2. Modificación de las condiciones en las que los alumnos hacen las prácticas de mar.
3. Modo de poner en consonancia la vida de a bordo con las necesidades de los Marineros

Para debatir cada uno de los puntos se formaron sendas comisiones, que llegaron a multitud de acuerdos, plasmados en 30 puntos, el último de los cuales era la creación de la federación de marineros. La mayoría eran de carácter técnico para mejorar la seguridad marítima (marcas de máxima carga, chalecos y botes salvavidas, instrumental náutico del puente, y material de salvamento), y referente a las enseñanzas náuticas, planes de estudio, buques escuela, etc. En medio, algunas reivindicaciones sociales, por ejemplo el punto 20: “Que se procure el pronto funcionamiento del Montepío Marítimo Nacional, proyectado por la Liga Marítima Española”.

El presidente de la Asociación de Pilotos de Gijón, Ángel de la Viña, impulsor del congreso, en un sobrio y razonado discurso de clausura, hizo constar que en las conclusiones “no predomina la idea egoísta de medrar a costa de los demás; predomina la idea humanitaria de poner a salvo el derecho y la vida de los navegantes, y la idea noble de extender sus conocimientos. Hemos procurado buscar remedios para disminuir el número verdaderamente alarmante de siniestros marítimos, repetidos con frecuencia aterradora en estos últimos tiempos. Presentamos soluciones para que la instrucción

de los futuros y aun de los actuales marinos sea todo lo sólida que es de desear, en consonancia con las exigencias de la navegación, cada día más grandes. Proponémos crear círculos científicos y de recreo. La previsión, el ahorro y la protección a la industria nacional no se nos han olvidado”. Pero todo ese despliegue de buenas intenciones no era lo más importante del congreso. “Lo que más resalta, lo que hará memorable este Congreso y contribuirá a fomentar esta solidaridad de que os he hablado, esa virtud que convertirá al género humano en una gran familia exenta de odios y rencores, es la Federación de marinos mercantes”.

Fue Ernesto Anastasio, con 22 años, presidente de una pujante asociación de capitanes y pilotos, quien puso su empeño en conseguir una federación que uniera a las dispersas asociaciones. Lo expuso en el editorial del *BN*, 5 de noviembre de 1902, bajo el título “El Congreso Marítimo” al apoyar que la federación fuera el tema prioritario del congreso; lo reiteró de forma vehemente en el editorial del *BN* correspondiente al mes de diciembre, repitiendo lo que había escrito en el *BN* los meses anteriores:

Afortunadamente y resulte de ello lo que quiera, las asociaciones náuticas marchando resueltamente hacia la Federación, manifestando con ello una tendencia franca a la formación de un cuerpo formidable que pueda sintetizar el voto autorizado de toda la Marina Mercante, se encargarán con claridad de demostrar cuáles son sus necesidades y sus derechos al país magnánimo que sabe, cuando se le convence, ponerse al lado de la Justicia, y a esos gobiernos decrepitos que, por no romper de una vez con los moldes rutinarios, oportunos quizás en otros tiempos, llegarían a la disolución y la ruina de todas las fuerzas vivas de la Patria.

Y lo expuso desde el recuerdo en 1956:

Para hacer eficaces los esfuerzos de nuestra asociación era preciso crear un estado de solidaridad nacional entre los marinos; la navegación tiene problemas que no caben en los ámbitos locales; y las retribuciones del personal de mar ni siquiera puede resolverse teniendo en cuenta las circunstancias del solar nacional; es necesario conocer que sucede en otros países, porque el transporte marítimo es, y lo será más cada día, acusadamente internacional, y esto hace que los profesionales de la marina mercante se sientan más solidarios y unidos en la empresa común de sus propias reivindicaciones. Pensando así

creamos la Federación de Capitanes, Oficiales y Maquinistas, la cual me eligió su presidente.

En efecto, consiguió crear la Federación, pero al mismo tiempo fracasó. Dos veces, como veremos. No habría entre los marinos mercantes españoles una unión con atisbos de eficacia hasta la creación de la Federación Española de Oficiales de la Marina Civil (FEOMC) en noviembre de 1928, y posteriormente hasta la creación del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), en 1975.

Durante el año 1902, Anastasio intentó por todos los medios llegar a algún tipo de unión con la otra asociación de Barcelona que incluía pilotos y capitanes entre sus miembros, Fomento de la Marina Española (FME). No hubo manera. Los personalismos y la soberbia de los dirigentes de Fomento, que tenían a Ricart y Giralt como gran oráculo y consideraban a los de la ANE como jóvenes arribistas, lo impidieron. Se escudaban, además, en la declaración administrativa de que FME era “corporación oficial”, y por tanto los demás eran unos advenedizos. Sin embargo, Anastasio logró que, al menos en un primer momento, se unieran a la federación que él impulsaba. No fue fácil. La asociación de Gijón proclamaba que la federación era una quimera imposible si no se adherían los náuticos de Bilbao, la asociación más numerosa. A ese pesimismo le respondió un editorial del *BN*, con seguridad redactado por Anastasio, que prometía, dada la gran importancia del asunto, insistir tantas veces como fuera preciso. Y remachó en el editorial del mes siguiente, octubre de 1903, bajo el título “Así clarito”, donde desmonta las excusas de la asociación de náuticos de Gijón, expuestas en su órgano de expresión, *Derrota*, para abandonar el esfuerzo por la federación. Como los de Gijón hablaban de antagonismos, Anastasio les contesta que la ANE *no ha incurrido aún ni piensa incurrir nunca en la vulgaridad, tan sólo digna de desprecio, de ponerse en lucha abierta con ninguna otra asociación, formada al fin y al cabo por otros compañeros cuyas opiniones, por mucho que disientan de las nuestras, respetaremos siempre.* La federación era un instrumento primordial e imprescindible.

A finales del año 1903, Ernesto Anastasio escribió un nuevo editorial clamando de nuevo por la Federación de Asociaciones Náuticas y quejándose de los numerosos compañeros que por desidia o cobardía se mantenían al margen, a verlas venir:

¿Pero es que ya se agrupan los marinos; que ya luchan; que ya se han dado cuenta de que tienen un fin muy elevado que cumplir como seres sociales?

A más de medio camino estaríamos ya de no tener que hacer mención de numerosas excepciones; pero que agrupados estamos y análogos sino idénticos fines perseguimos sino los más, los mejores, eso ¿quién puede negarlo? Y los más los seremos pronto, muy pronto, pese a desfallecimientos pueriles y a re-trainamientos cobardes; nos lo está diciendo nuestra Asociación con el argumento irrefutable de haber triplicado el número de socios en sólo un año de intervalo.

(...)

Es muy significativo el hecho de que navieros, náuticos y marineros avancen hacia el colectivismo: reconociendo su valor incalculable los primeros; con impetuosidad, con entusiasmo, por puro instinto de conservación, los últimos; con menos resolución, con demasiada lentitud acaso nosotros, los que más necesitamos entendernos, los más perjudicados hoy, los que mejor podríamos imponernos mañana.

*Y sino aceleremos el paso hoy, sin treguas de desconfianzas ni vacilaciones cuando termine el año que empezamos y nos preguntemos de nuevo **¿qué hemos hecho?** Veremos como ahora: ignorancia en las escuelas, miserias en los barcos, desprecio en los de arriba y quizás, quizás, insubordinación y falta de respeto en los de abajo.*

Anastasio presentó en la Junta General que se celebró el día 15 de enero de 1904 un proyecto articulado de estatutos para la Federación, similar al que había redactado ya en diciembre de 1902, y logró que se aprobara el nombramiento de una comisión, en el seno de la ANE, para trabajar exclusivamente en pro de ese objetivo, “que tome acuerdos y presente trabajos para realizar la Federación de Asociaciones Náuticas”. Eran cinco conspicuos vocales de la junta directiva de ANE: Millet, Marlés, Salort, Durán y Costa.

La huelga de marineros y fogoneros, desatada a principios de 1904 y la huelga de marinos franceses del puerto de Marsella, en mayo de ese año, intensificaron los esfuerzos de Anastasio por alcanzar un acuerdo de unidad. El editorial del *BN* de mayo proclamaba que *después de la huelga de enero y del ruido de la próxima ley de protección de las industrias marítimas es hora de federarnos (...)* Es un error craso suponer que los marinos mercantes seamos de condición distinta a las demás clases sociales. Insiste en que *debemos encaminar todas nuestras energías a hacer*

realidad la federación, pues la federación será también la solución de la desunión de asociaciones náuticas.

La unión a la que aspiraba Ernesto Anastasio abarcaba a las clases técnicas, náuticos y maquinistas, pero manteniendo con las *clases subalternas* una estrecha relación de solidaridad. Era partidario del reconocimiento de la Federación de Marineros y Fogoneros y de negociar con ellos sus reivindicaciones:

Es tal el espíritu de transacción y buen sentido de esos pobres obreros, que si desaparece de una vez el desprecio que se ha tenido para ellos y se les trata con cariño y solicitud, pactando con su Federación un convenio que fuera término medio racional entre lo que hoy tienen y lo que solicitan, se lograría de una vez que renunciaran a esgrimir el arma terrible de la huelga, que es la ruina, la perturbación y el desorden provocador de los mayores conflictos.

Una postura paternalista, que mantendrá durante toda su vida, sin duda progresista en el contexto de la época y de la ideología mayoritaria de los capitanes, pilotos y maquinistas, que creían pertenecer a una clase aparte, nada que ver con la “chusma de proa”.

La huelga de marineros de enero de 1904 generó no pocas tensiones en el grupo dirigente de la ANE. Anastasio encabezó el postulado de que la Asociación no podía quedar al margen, había que apoyar a los marineros. Propuso, al menos, nombrar una comisión para que mediara en el conflicto, pero fue derrotado por siete votos contra seis en la Junta General extraordinaria que se celebró entre los días 13 y 15 de enero. De todos modos, Anastasio se reunió con los huelguistas e hizo declaraciones públicas de apoyo a la huelga, actitud que fue acremente criticada por no respetar “los deseos de la Asociación”. El presidente de la ANE se defendió afirmando que *si esta Asociación hubiera tenido que intervenir en el conflicto siempre lo hubiera hecho apoyando a los marineros, creyendo que así interpretaba los deseos de los asociados*. La polémica llegó hasta tal punto que Anastasio hubo de convocar una Junta General extraordinaria para debatir *el papel de la junta directiva durante la huelga y para presentar la comisión nombrada al efecto el proyecto de estatutos y Reglamento de la Federación, redactado por dicha comisión*. La asamblea se celebró el día 6 de febrero de 1904, con victoria de Ernesto Anastasio por 19 votos contra 5. Once meses más tarde, en diciembre de 1904, desde Almería, donde el SOBERANO

estaba cargando melaza, Ernesto Anastasio escribió para el *BN* un alegato en favor de los estibadores en huelga.

Consta que se cruzaron numerosas cartas entre las asociaciones de Alicante, Gijón, Bilbao y Barcelona en el intento de esta última por convencer a las demás de los beneficios de la federación. Con algunos reparos, Gijón y sobre todo Alicante, manifestaron su apoyo al proyecto de Anastasio. Pero la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao se manifestó en junio de 1904 rechazando su adhesión *por no poder participar de este espíritu de resistencia en que se empapa el proyecto de Federación.*

La negativa a unirse al proyecto provocó el viaje de Ernesto Anastasio a Bilbao para tratar de convencerles. Llevó consigo la propuesta de estatutos y el reglamento de la futura federación. Estuvo varios días en la capital vizcaína, reuniéndose con los directivos de la asociación de náuticos y con la asociación de maquinistas. Expuso esa misión en un artículo del *BN*:

[La Federación] unión íntima en abrazo fraternal y sincero de maquinistas y pilotos (...) medio para llegar a la total Asociación de esa vastísima familia que, viviendo en la mar, con intereses comunes que defender e iguales peligros que sufrir, apenas si hasta hoy se ha acordado de quien solo con la fuerza colectiva puede conseguirse el respeto general y las precisas garantías de la vida del Derecho.

Tras ese viaje, habiendo convencido a la Asociación de Maquinistas, Anastasio decidió que había que crear la Federación sin más demora, en la confianza de que los tibios y los pusilánimes acabarían por subirse al carro. Lo expuso en el editorial, “Rezagados”, del número de octubre del *BN*, escrito sin duda por Ernesto Anastasio, un cántico a la idea de la federación, cuyo nacimiento formal había marcado para el 15 de enero de 1905.

Venga pues en buena hora la Federación sin que se nos ocurra siquiera demorarla por más tiempo: ella sumará el mayor número de compañeros que jamás aparecieron unidos en España y que al pertenecer a esa entidad poderosa en la que estemos todos representados, sentirán como parte integrante nuestra el orgullo de sus éxitos, y adquiriremos el espíritu de clase que traerá de la mano la solidaridad, arma la más potente para mejorar de condiciones y aumentar nuestro prestigio.

Ernesto Anastasio, atento siempre a la comunicación y difusión de sus ideas e iniciativas, consiguió que la publicación náutica de mayor entidad, auténtico referente en esos años, *La Vida Marítima*, acogiera una larga información sobre el proyecto de Federación, cuyos estatutos habían de regir desde el inicio de su andadura, el 1 de enero de 1905, con tan sólo dos socios: la Asociación general de Maquinistas Navales, de Bilbao, y la Asociación Náutica Española, de Barcelona. El acuerdo entre estas dos asociaciones incluía la constitución de un comité de gestión federativa con residencia en Bilbao y Barcelona, formado por el presidente, vicepresidente y un vocal de la Junta de cada una de las dos asociaciones, cuya misión “ha de ser trabajar de acuerdo para fomentar el espíritu de Asociación y recabar el mayor número posible de adhesiones al proyecto”. Los estatutos fijaban la ciudad de Barcelona como sede de la Federación, donde se comprometían a celebrar en la primera quincena de enero de 1905 “la primera reunión de los delegados que cada Comité designe y de los que desee nombrar cada una de las Asociaciones que se adhieran al acto”. La intención de Anastasio era forzar la unión a la espera de que, con el tren en marcha, las demás asociaciones no tuvieran otro remedio que sumarse. De ahí que la organización definitiva quedara abierta, pendiente de la reunión de Barcelona. El acuerdo entre los maquinistas de Bilbao y los náuticos de Barcelona terminaba con esperanzado optimismo: “Y entre tanto llega el día en que el éxito corone la noble tarea que ambas colectividades se han impuesto, prométanse incondicional apoyo maquinistas y pilotos para cuantos asuntos de interés general colectivo reclamen su común esfuerzo. Firmado en Bilbao a 5 de Agosto de 1904. Feliciano Landaida, Ernesto Anastasio”.

En todos los cargos que ocupó y en todas las empresas que presidió, Ernesto Anastasio tuvo siempre un especial cuidado en rendir cuentas de su gestión a través de las memorias anuales y de cuidados discursos que más tarde, en algunos casos, mandaba publicar. Así lo hizo en la Asociación Náutica Española. La memoria del año 1904 consignaba los trabajos realizados en dicho período, “entre los que merecen citarse preferentemente los relativos a la Federación de Asociaciones Náuticas”, e inserta los datos de tesorería demostrativos del mencionado ejercicio, catálogo de su biblioteca y lista de socios, *documentos que evidencian la lisonjera situación de la expresada Sociedad.*

Como estaba previsto, el 15 de enero de 1905, en Barcelona, fecha en la que Anastasio había de estar en la ciudad, tuvo lugar la reunión y la firma del acta constitutiva de la Federación de Asociaciones Náuticas, con el objetivo de “recabar de los poderes públicos y de las empresas particulares disposiciones y concesiones favorables a las colectividades adheridas” (artículo 1 de los estatutos). Naturalmente, sin entrar en “la lucha turbulenta contra las empresas”. Podían formar parte de la Federación todas las Asociaciones formadas por capitanes, pilotos y maquinistas navales legalmente constituidas, exceptuándose las exclusivamente recreativas o de socorro (artículo 2 de los estatutos). Los estatutos y el reglamento fueron aprobados por el gobernador civil de Barcelona en junio de 1905, “quedando, por lo tanto, legalmente constituida la Federación de Asociaciones Náuticas”; y consecuentemente se eligió la Junta Federal para el año 1905, con un cargo para cada uno de las asociaciones fundadoras: presidente, Ernesto Anastasio Pascual, de la ANE; secretario-tesorero, José Millet Pagés, de FME; vocal, Anastasio Rotaeta Alácano, de la Asociación General de Maquinistas Navales; y vocal D. Juan Cabot Cahúe, de la Asociación de Capitanes, Pilotos y Alumnos de Alicante.

Fue un intento de unidad fallido porque la mayoría de las asociaciones, y en particular la de náuticos de Bilbao, no querían oír hablar de unidad, proyecto que imaginaban vinculado al propósito oculto de convertir las asociaciones en organizaciones de resistencia (sindical); y también, en parte al menos, porque en esa época, año 1905, su principal impulsor, Ernesto Anastasio, elegido presidente con 24 años, empezó a preocuparse de su vida personal. Tenía en mente retirar a su padre del duro mando de una barca de vela con el maderamen exhausto y escasa capacidad de carga. Había de ayudar a su madre y pensaba casarse y formar una familia. Probablemente en ese tiempo empezó a acariciar la idea de presentarse a las oposiciones de práctico del puerto de Barcelona.

Lo cierto es que este primer intento de unidad de asociaciones de marinos tuvo una vida improductiva y sólo se reunió dos veces, en Madrid, a finales de febrero de 1906 y el 26 de enero de 1907. En la primera, según Anastasio, se confirmó gracias a la federación *la cordialidad sincera y espontánea compenetración que más y más se afirma entre maquinistas y pilotos*, una aseveración que parece más fruto del deseo que de la realidad. Afirma Anastasio que aprovechó la estancia en Madrid para *girar diversas visitas oficiales*, en la cuales fue recibido con

BOLETÍN NAÚTICO

ÓRGANO DE LA ASOCIACIÓN NAUTICA ESPAÑOLA

SUSCRIPCIÓN Pago adelantado <small>Cuarta y los sucesos</small> España 4 pesetas Extranjero 6 pesetas	SE PUBLICA CADA MES Redacción y Administración: Paseo de Isabel II, 14, 2.º	ANUNCIOS PRECIOS CONVENCIONALES NÚMERO SUUELTO 10 CÉNT.
--	--	--

HABLEMOS CLARO

A ello nos invita un artículo publicado en el número 53, de nuestro estimado colega *La Derrota*, titulado «Nuestros ideas». En él se presenta un esbozo del fracaso del más importante acuerdo del primer Congreso nacional de marinos mercantes. La ansiada Federación es por hoy imposible: así lo reconocen en Gijón los iniciadores del Congreso á pesar del Congreso mismo.

¿Y por qué es imposible la federación? ¿Cuáles son esos prejuicios y antagonismos que han obligado de tal modo á diferir su organización tal y como la acordó el Congreso? ¿El que unas ó otras colectividades de Capitanes Pilotos y Maquinistas se inspiren en un criterio más ó menos radical de procedimiento, implica la imposibilidad de redactar un Reglamento que armonice esas diversas tendencias?

Una federación de asociaciones de marinos mercantes sin hegemonías ni privilegios, perfectamente autónomas, con un carácter de compañerismo y solidaridad predominando francamente sobre cualquier otro sentido que más adelante quisiera imprimirsele, podía á nuestro entender regularse de una manera muy sencilla. Por discurrirse de un mismo fin y el espíritu de ese fin que perseguimos ha de ser la fuerza de cohesión que nos aglutine, siquiera para ello nos sacrifiquemos todos algo en el sistema adoptado de procedimiento, cuya diversidad no ha de ser nunca causa bastante fuerte para separarnos.

Ese Reglamento de federación podía ser, pues, muy elástico; tanto, que se limitara á establecer tan sólo aquellas relaciones más indispensables para dar el nombre de Federación al

organismo resultante. Con ello habríamos derrotado de una vez á los obcecados aún en ese individualismo egolsta é irritante de que se lamenta *La Derrota*. Lo demás sería cuenta de la Federación misma, incluso lo de unificar esas tendencias conservadoras, radicales y mediocres que hoy se levantan entre nosotros como insuperable obstáculo. Nosotros abrigamos la convicción de que, aún cuando no cabe negar lo difícil que ha de ser crear una conjunción armónica de los elementos marítimos constitutivos de las diversas asociaciones susceptibles de federación, no por eso es menos cierto que algunas de las dificultades apreciadas como insuperables ó poco menos por nuestros compañeros de Gijón, pueden ser perfectamente ilusorias.

El carácter, tendencias y finalidad de las asociaciones náuticas, son consecuencia precisa del carácter, tendencia y finalidad de los individuos que las constituyen, y así tiene en esencia explicado *La Derrota* el porque la plausible idea de fusionar las dos asociaciones de Capitanes y Pilotos que en Barcelona existen no se ha podido llevar á cabo. Y ese argumento que más parece una contradicción, es precisamente el que nosotros aducimos en pró de esa deseada Federación.

El marino en ejercicio activo no es, en su modo de ser y de pensar el mismo ni con mucho al que, ajeno en absoluto á la vida azarosa de la mar, ha encontrado en la muelle y sosegada de tierra, con el olvido de lo que fué, la apatía y la indiferencia por cuantas iniciativas á la mejora de una condición que ha dejado ya de ser la suya. Una asociación, pues, en la que predomina ese elemento pasivo, ha de tener un carácter eminentemente conservador, aún cuando no sea más que por lo cómodo que resulta siempre dejarlo todo tal y como se encuentra estatuido, sin meterse en aventuradas reformas que pueden

Portada del *Boletín Náutico*, número 15, con el artículo titulado «Hablemos claro», de Ernesto Anastasio, en pro de la Federación de Asociaciones Náuticas.

exquisita corrección, sin que ello quiera decir *que se van a arreglar los problemas*. Los problemas se arreglan con la capacidad de presión que da la unidad:

Aquí como en todas partes se atiende y sirve mejor a quien más puede y más pide. Nos despreciarán en cuanto nos vean divididos; nos olvidarán en cuanto no nos vean ni nos oigan. La consecuencia es bien elemental: hay necesidad de procurar a todo trance unirnos como uno, y es indispensable que nos vean aquí [en Madrid] con alguna más frecuencia para que no se vayan en humo las promesas y se llegue a alcanzar algo de lo mucho que se ofrece.

La visión que tenía Ernesto Anastasio de la forma de solucionar los conflictos y arreglar entuertos se hallaba muy lejos del radicalismo verbal de quienes creían que más razón tiene quien grita más fuerte y con palabras campanudas. Desde el inicio de la Asociación Náutica, Anastasio se había enfrentado con quienes se hinchaban de palabrería y en eso se quedaban; y con quienes no entendían la necesidad de la unión con los maquinistas y de solidaridad con las clases de marinería. Esa fue una pelea constante que no siempre ganó. En el artículo que escribió al regreso de Madrid dejaba clara su visión, con un preámbulo que refleja la voluntad de trabajo de Ernesto Anastasio y la escasa simpatía que le generaban los tópicos y la inutilidad de las fórmulas hechas:

No he de incurrir en la vulgaridad de repetir lo que es de rigor en estos casos, diciendo que “los comisionados hemos salido altamente complacidos de las atenciones que se nos han prodigado por doquiera y de las legítimas esperanzas que hacen concebir halagüeñas promesas de quienes mucho pueden y debieran hacer en beneficio del personal de la Marina mercante”: quede la adulación y el elogio para quienes de ello esperen provecho o a ellos confíe su encumbramiento individual. (...)

Es necesario aceptar la realidad de las cosas y reconocer lo difícil que es acertar en toda la infinita multiplicidad de cuestiones que tiene que resolver un Ministerio. Expóngase al Ministro con sinceridad las aspiraciones del personal para orientarle en su labor legislativa; bágase manifestación ostensible y pública de la confianza que al personal inspira el Ministro, si éste lo merece; procúrese con actividad anticipar la protesta a la resolución oficial a cualquier cuestión susceptible de perjudicarnos y tendremos andado la mitad del camino.

No hay nada peor que esperar resignados los acontecimientos; lo práctico y lo útil es prevenirlos para abortar los malos y sacar el mejor provecho posible de los buenos.

Preocupado siempre por la comunicación y la prensa. Anastasio consiguió esta vez que su viaje a Madrid fuera recogido por el diario *La Vanguardia*; y del contenido objetivo de esa primera reunión se ocupara *La Vida Marítima*:

Hace pocos días se ha celebrado en Madrid la Asamblea anual de la Federación de las Asociaciones náuticas de España, habiendo concurrido la Asociación Náutica Española de Barcelona, representada por D. Ernesto Anastasio; el Fomento de la Marina mercante, también de Barcelona, representada por D. José Millet, y la Asociación de maquinistas navales, de Bilbao, representada por D. Francisco Hernandorena.

En la Asamblea se han tratado varias cuestiones que son de excepcional importancia para el personal de la Marina mercante, y fue aprobado un plan de práctica de navegación de alumnos de náutica y aprendices maquinistas, y un proyecto de títulos profesionales, en el que consta la supresión de los nombramientos de capitanes de primera clase. Después se procedió a la elección de la nueva Junta directiva para el año actual, siendo reelegido para presidente el digno representante de la Asociación Náutica Española de Barcelona, D. Ernesto Anastasio. Para secretario tesorero fué elegido D. José Millet, y para vocal D. Lucas Onraíta, presidente de la Asociación general de maquinistas navales. La otra plaza de vocal no fué cubierta por haberse acordado que designe quien haya de desempeñarla, la Asociación de capitanes y oficiales de la Marina mercante, de Alicante. La Asamblea se ha celebrado en Madrid para mayor facilidad en la reunión de todos los representantes, procedentes de diversas Juntas del litoral.

En estricto cumplimiento de los estatutos, el 26 de enero de 1907, reunión que también tuvo lugar en el Hotel Inglés de Madrid, Ernesto Anastasio es sustituido como presidente por el delegado de la Asociación de Maquinistas, Lucas Onraíta; y dimite también de forma irrevocable como representante de la ANE en la Federación, puesto en el que le sustituyó Antonio Martí. *Vida Marítima* informó así de ese evento:

Asamblea de la Federación de Asociaciones náuticas. - Cumpliendo lo preceptuado en los Estatutos, y de acuerdo con todas las Asociaciones federadas, se celebró en esta corte la Asamblea anual, tomándose en ella importantes acuerdos, entre otros, el de someter a las respectivas Asociaciones que la constituyen la conveniencia de modificar el artículo 2º de sus Estatutos redactándolo en sentido más amplio, a fin de que puedan ingresar en la Federación, no sólo las entidades que hoy lo hacen, sino otras del personal de la Marina mercante no comprendidas hasta ahora en dichos Estatutos, toda vez que el objetivo de la Federación estriba en integrar en ella todos los intereses del personal de la Marina mercante en la tendencia a hacer desaparecer rivalidades y antagonismos, fundiéndose todas las aspiraciones en un interés común.

En la designación de cargos resultaron elegidos: presidente, el que lo es de la Asociación general de maquinistas navales D. Lucas Onraita; tesorero, D. Francisco Montero, y vocal, don J. Martí, en concepto de delegado de la Asociación Náutica de Barcelona, quedando en los demás cargos los mismos que hoy los desempeñaban por haber sido parcial la elección.

También se aprobó el balance general de cuentas.

El *Boletín Náutico* añadía a esa información que la reunión estuvo integrada por tan sólo tres personas: Anastasio, Ramón Latorre y Francisco de Hernandorena, representando estos dos últimos a la Asociación General de Maquinistas Navales, de Bilbao. Al final de la información, el *BN* introduce la siguiente coletilla: “Y tras breves consideraciones del presidente [Ernesto Anastasio] congratulándose de la cordial y no interrumpida armonía entre Maquinistas y Pilotos, y expresando la confianza de que la Federación llegue en plazo no lejano al logro de sus fines, no habiendo más asuntos de que tratar se levantó la sesión”.

Por la polémica entre Ricart y Giral y Ernesto Anastasio acerca de las prácticas de los alumnos de Náutica, el Fomento de la Marina Española acabó abandonando la Federación en mayo de 1906. Y la asociación de Alicante, desaparecido Juan Cabot, quedó prácticamente en barbecho. Hasta que Anastasio retoma el timón de la ANE y vuelve a plantear la imperiosa necesidad de una unión de los marinos, la Federación de 1905 permaneció en el limbo, inactiva y con dos miembros tan sólo: la ANE y la Sociedad General de Ma-

quinistas. Y su vida, al decir del marino Ergino Goñi, dirigente sindical de los años 30, en su panfleto *Pro Montepío Marítimo Nacional Único*, publicado en 1931 con un prólogo de El Marino Desconocido, fue “lánguida e ineficaz”.

I. 6 La polémica sobre las prácticas de navegación

Desde las décadas finales del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, coincidiendo con la definitiva derrota de la navegación a vela y la extensión del vapor y la construcción en hierro, las enseñanzas náuticas fueron motivo de debate en todos los ámbitos marítimos. En el fondo de todas las polémicas se hallaba la dificultad de adaptar los planes de estudio, el profesorado y las escuelas a las demandas de formación que exigía la nueva situación. Como afirma Enric García, el trabajo en los buques de vela se mantuvo prácticamente sin cambios desde que se iniciaron los grandes viajes trasatlánticos a mediados del siglo XV hasta mediados del siglo XIX, pero la llegada de la máquina de vapor, que aportó nuevas actitudes, posibilidades y prácticas, transformó de forma radical la esencia de la navegación.

Tal vez el ejemplo más diáfano sea la resistencia durante años y años a suprimir la vieja Cosmografía de las distancias lunares y las maniobras con velas ya inexistentes, introduciendo en su lugar la moderna astronomía náutica, el idioma inglés y el Derecho marítimo. Algo parecido pasaba con las prácticas de navegación imprescindibles para alcanzar los grados de piloto y capitán. Los intentos de modernizar la enseñanza y las prácticas profesionales se estrellaron casi siempre con la dura oposición de quienes solían mirar por el retrovisor de la Historia, la mayoría de ellos asentados cómodamente en las escuelas y que veían los cambios como una amenaza.

Y en eso consistió la polémica entre Ricart y Anastasio. El primero publicó en *La Vida Marítima* un proyecto de reglamento sobre prácticas profesionales que proponía 60 meses de prácticas de agregado, 24 meses de piloto y un año en un buque de guerra para acceder al título de capitán. La ANE se mostró en total desacuerdo con esa ocurrencia. En la portada del número 9 del *BN*, 1 de marzo

1903, aparece un artículo, “Sobre provisión de mandos”, escrito probablemente por Anastasio, que tacha la propuesta de *idea peregrina*, fruto de la *tendencia eminentemente militarizadora que es la característica del señor Ricart y Giralt*.

Posteriormente, el director de la Escuela de Náutica de Barcelona firmó junto a tres capitanes de Fomento de la Marina Española, en el *Diario de la Marina*, un artículo reclamando, en nombre “de gran número de compañeros de carrera”, la supresión del título de piloto y dejando únicamente los títulos de capitán y capitán de primera; y que las prácticas necesarias para optar a esos títulos se contaran en viajes redondos a América, como se venía haciendo desde el siglo XVII. El escrito de Ricart venía a tomar posición en el debate desatado entre los marinos por las últimas disposiciones del Gobierno al respecto de las prácticas profesionales. La real orden (RO) de 14 de febrero de 1900, establecía que los alumnos para el examen de piloto habían de acreditar 20.000 millas en buque de vela o 30.000 en vapor, siendo indispensable en este último caso contar con 5.000 millas en buque de vela; y si esto no fuera posible, el alumno había de acreditar 40.000 millas en vapor. En navegación de cabotaje, cada día de mar en buque de vela equivaldría a 144 millas y a 240 si se trataba de buque de vapor. Para optar al título de capitán, los pilotos necesitaban 30.000 millas en velero, o 60.000 en buque de vapor. Además, la orden recupera el antiguo título de primer piloto, al que llama capitán de primera clase. Para adquirirlo los capitanes de segunda habían de tener 50.000 millas en buques de vela, o 100.000 en buques de vapor.

Las protestas que suscitó esta orden, que venía a sustituir a la de abril de 1891, obligaron al ejecutivo a dejarla en suspenso. Tras algunas normas dispersas que enmarañaron aún más el asunto, por RO de 2 de febrero de 1904, vuelven a estar en vigor las reglas de febrero de 1900, remachadas por otra orden de 14 de abril de 1904, que conmina a los capitanes generales de los departamentos marítimos a aplicar con todo rigor la norma de febrero de 1900: las prácticas de navegación, de altura o de cabotaje, sólo pueden contarse en millas. Cinco meses más tarde, otra RO prescribe que los alumnos de náutica para optar al título de piloto han de haber navegado 30.000 millas, indistintamente en buque de vapor o de vela, pero con un mínimo de 5.000 millas de cada una de las navegaciones, a vapor o en velero, y que los pilotos han de acreditar 75.000 millas

para optar al título de capitán, con un mínimo de 5.000 millas de cada una de las navegaciones, vapor o vela. En un artículo publicado en febrero de 1905, Ricart y Giralt se quejaba con amargura de la confusión normativa y de la falta de criterio del Ministerio de Marina.

Tanto los firmantes del artículo en el *Diario de la Marina*, como, sobre todo, las propuestas que presentaba Ricart y Giralt, chocaban frontalmente con quienes tenían la mirada puesta en el futuro y juzgaban con mayor capacidad de análisis, ya que carecían de los prejuicios e intereses que condicionaban a los funcionarios de las escuelas de náutica. Ernesto Anastasio respondió a Ricart con un artículo publicado en el número 46 del *BN*, 1 de abril de 1906. Tras el preámbulo florentino de rigor: *mi querido maestro, el distinguido publicista e ilustrado Director de la Escuela de Náutica de Barcelona*, Anastasio reprocha a Ricart no haber contado con la asociación de marinos más numerosa y *la más legítima y autorizada representación de los Capitanes y Pilotos del Mediterráneo*, la Asociación Náutica Española. Aboga por contar las prácticas por días de mar, porque *el sentido marítimo parece indicar que las prácticas de navegación se adquieren proporcionalmente al tiempo que se pasa navegando y no a las millas recorridas; pues hoy con las grandes velocidades puede darse el caso de, navegando en los buques rápidos que hacen servicio entre Inglaterra y New York, de adquirir un joven todas las condiciones de navegación para examinarse de Capitán de la Marina mercante en poco más de dos años*. Esto no podría ocurrir *si se contaran únicamente los días de mar, que es lo verdaderamente racional y práctico*.

Igual de contundente se muestra Anastasio respecto a la supresión del título de piloto, pues aun siendo cierto que, por el alto índice de paro, el nombramiento

hoy no sirve para nada, tal circunstancia es independiente del título mismo y consecuencia más bien del exceso de personal que permite a los armadores proveerse de Capitanes para la oficialidad de sus barcos sin el menor gravamen. Suprimase el título de Piloto; quedemos clasificados no más en Capitanes y Capitanes de primera clase, y, como haya exceso de éstos ha de verse a los Capitanes más modernos luchando con las mismas dificultades que los Pilotos actuales, mientras no se consiga que los nombramientos sean garantía de aptitud en vez de marca de fábrica desacreditada por los imitadores.

La soberbia de Ricart i Giralt, acentuada con la edad, no podía soportar que un joven de 25 años osara polemizar con él. Convenció a Fomento de la Marina Española para abandonar la Federación y provocó un rifirrafe de críticas cruzadas que acabaron por involucrar a la ANE y a la FME, cuyo representante en la Federación, por cierto, había aprobado en la reunión de Madrid las ideas que Anastasio expuso contra las propuestas de Ricart y Giralt y a favor de contar las prácticas por días de mar y sólo dos títulos, piloto y capitán.

Desde Valencia, fechado en abril de 1906, Anastasio contestó con un artículo al que tituló, en homenaje a Jacinto Verdaguer, capellán de la flota de Trasatlántica, “En defensa propia”, en el que educadamente se abstiene de alimentar la polémica:

Yo no tengo la culpa si sin merecerlo ostento la más alta representación dentro de la Federación de Asociaciones Náuticas. Cuantos me tratan con alguna intimidación saben de sobra que no deseo presidencias ni representaciones que al que anda escaso de mentalidad solo pueden acarrear enemistades y descréditos. Impotente para resistir el embate de las rivalidades personales, aún más que para el digno cumplimiento de mi misión, hubiérame desanimado sin el aliento generoso de la Asociación Náutica Española siempre pródiga en recompensar mis sacrificios prestándome su apoyo valiosísimo y reiterándome su confianza.

En ese mismo número del BN se publicaba la nota de la ANE en apoyo a Ernesto Anastasio, “...cuyas relevantes dotes le han hecho acreedor entre los de su clase a tan alta representación, inaccesible para todos los marinos que con todo y tener mucha navegación no le aventajan en inteligencia, y a quien da la Asociación Náutica Española un voto de confianza, al que es merecedor por su asidua y loable labor al frente de la Federación de Asociaciones Náuticas”.

I. 7 El ideario de Anastasio reflejado en los artículos que publicó hasta su entrada en la Corporación de Prácticos de Barcelona

Aunque Ernesto Anastasio publicó durante los años de 1902 a 1906 en algún otro medio de comunicación, en *Vida Marítima*, por ejemplo, la mayoría de los textos que escribió en este periodo se publicaron en el *Boletín Náutico*, órgano de la Asociación Náutica Española. Una buena parte de los editoriales publicados sin firma en la primera página del *BN* son atribuibles, sin duda, a la pluma de Anastasio. Aunque no constituye un cuerpo teórico con pretensiones de doctrina, esos artículos componen un mosaico en el que aparecen las grandes líneas de pensamiento de Anastasio: enemigo de la amenaza; liberal y crítico con los dogmatismos y los fanáticos; partidario de acatar los mecanismos e instrumentos de reforma previstos en las leyes; respetuoso con quienes discrepaban de sus opiniones; y amigo del debate de ideas y del diálogo como instrumento de solución satisfactoria. Una actitud que le fue alejando de la mayoría de los sindicalistas, radicalizados en la ideología anarquista y mayoritariamente partidarios de la acción directa, dura y violenta; y a quien no siguiera esas consignas se le tachaba de traidor, enemigo del pueblo, burgués y explotador.

Además de los textos publicados, hay que reseñar que Ernesto Anastasio, con 22 años, fue el autor de un informe sobre la actuación pública de Juan Bautista Gali Suris, profesor interino de la Escuela de Náutica, convertido en el defensor de ampliar las competencias de los patronos de cabotaje para que pudieran mandar barcos de hasta 500 toneladas, que entonces era un arqueo considerable. Ese informe, encargado por la comisión societaria formada por la ANE, FME y Ricart i Giralt en representación de la Escuela de Náutica, fue la base de las sanciones que en enero de 1903 decidieron contra Gali Suris, a quien se declaraba “inadmisible” en cualquier sociedad de marinos y se pedía que “para el caso de reincidir en sus mal aconsejados propósitos, individual y colectivamente nos comprometemos a repeler sus medidas por todos los medios posibles, en forma que se inhabilite para los cargos de Capitán y Profesor de la Escuela de Náutica”.

La visión conjunta de los títulos con que se publicaron los textos de Ernesto Anastasio hasta 1907, recogidos en el Anexo 1, nos permite hacernos una idea de su militancia y de sus preocupaciones. A algunos de estos artículos nos hemos referido en las páginas precedentes. Analizaremos aquí los textos de mayor relevancia no citados o citados parcialmente.

Forzoso es hacer mención del curioso artículo “Filosofías Marítimas”, publicado en *Vida Marítima* en junio de 1906, pero escrito “a bordo del SOBERANO” y fechado en junio de 1903. Un artículo que se limita a expresar su admiración por los buques ingleses y franceses con los que se cruzaba y a lamentar la pobreza española, un texto cuya tardía publicación parece obedecer a alguna clase de compromiso con la revista, saldado con el envío del artículo.

Desde sus primeros escritos, Ernesto Anastasio mostró una inclinación hacia los planteamientos jurídicos que habían sabido resolver conflictos reales entre personas, intereses y organizaciones. Con 25 años o recién cumplidos los 26, escribió en el *BN* un artículo de portada analizando la solución que el abogado y piloto, *que honra a la Marina mercante*, Valentín González Bárcenas había aportado al naufragio del bergantín-goleta DOLORES ROMANO a la entrada de Le Havre, con práctico a bordo. *Como es de rigor en tales casos* -escribe Anastasio- *el armador tenía la pretensión legítima de que se le abonara la suma convenida en la póliza de seguros con la Compañía, y ésta, procediendo como es costumbre inveterada en los aseguradores españoles, oponía al pago toda clase de dificultades*. El conflicto se resolvió mediante un laudo -de ahí el título del artículo “Un laudo interesante”- *que contradiciendo el artículo 796 del Código de Comercio, obliga a la Compañía de seguros a renunciar a los fletes de las mercancías salvadas, que es ley (aunque injusta en este caso) se entiendan incluidos en el abandono como pertenencia de los aseguradores*. El texto acaba con un elogio al marino y abogado, a quien emplaza a poner su talento en *la labor penosa y difícil de mejorar de condición al personal de Marina mercante*.

El mejoramiento del personal, es decir elevar su nivel formativo, constituye una constante compartida con la mayoría de los marinos y de las asociaciones náuticas. Ello conllevaba de una parte una crítica al Gobierno: *No admito ni me parece razonable admitir que nuestros gobernantes sigan aún en la creencia de que la enseñanza náutica en España reúna condiciones suficientes para crear pilotos idóneos con aquella suma de conocimientos que requiere la navegación moderna (...)* *Todo el personal técnico de la*

marina mercante siente ansia por que se dignifique la carrera. Aboga por la oposición limpia y transparente como sistema menos maleable para conseguir una plaza de profesor: Va siendo hora de cerrar la puerta falsa que con tan deplorable facilidad da acceso a las cátedras de náutica sin contar con otro mérito que la recomendación eficaz de algún político influyente, escribió en marzo de 1906 bajo el título “Escuelas de Navegación e Industrias Marítimas”.

La crítica a la forma de gobernar fue también una constante de la época. Se permitía o se toleraba la existencia de títulos falsos, a cuyos poseedores se amnistiaba sin más. Los ministros y altos cargo de marina desconocían, salvo excepciones, la materia que habían de gestionar y su duración en el cargo no les permitía forjarse una idea, siquiera superficial, de las competencias que tenían atribuidas, de modo que cuando habían de legislar o proponer normas, el resultado era confuso cuando no contraproducente para los efectos que se querían lograr.

Que las ideas sindicales de Anastasio no pasaban por la algarrada ni la amenaza ha quedado ya documentado. Pero eso no quiere decir que desconociera que sólo mediante una correlación de fuerzas favorable era posible conseguir lo que se consideraba justo y necesario. Y tampoco quería decir que fuera contrario a la huelga, como lo demuestra en “La huelga marítima”, donde califica de razonable y justa la huelga de marineros y fogoneros, aunque a ellos, los técnicos del buque, les coja en medio y se vean obligados *por autoritaria exigencia de los armadores a embarcar obreros inútiles* en el lugar de los huelguistas. Hay que añadir además que Anastasio ya atisbaba que era necesaria la unidad de todos los trabajadores a bordo de un buque, de cualquier categoría y de cualquier oficio, como puso de manifiesto en 1905 al escribir sobre la huelga de los trabajadores portuarios de Almería.

Es cierto que, desde muy temprano, Anastasio veía los conflictos laborales con mirada de empresario o al menos con empatía hacia el papel y la posición de éstos. Los artículos que escribió en 1902, ya comentados, para orientar la Asociación Náutica Española por una senda de concordia con los armadores así lo demuestran. En el artículo que publicó en septiembre de 1902 se pregunta en el título lo que muchos marinos responden cuando se les invita a asociarse, *¿Qué vamos a sacar con eso?*, y responde que la unión es un bien para los marinos y para los armadores, que pueden unir fuerzas para

objetivos comunes, pues ha de quedar claro que las agrupaciones náuticas no tienen *un carácter intrínseco de resistencia y lucha*. A los marineros que temen asociarse o que no comprenden su necesidad, les dice Anastasio:

Esperad en buena hora, y cuando sea un hecho el Real Decreto que autoriza a los supernumerarios de la marina militar para navegar de capitanes y oficiales en los buques mercantes, quejaos entonces; quejaos mucho y prorrumpid en exclamaciones de mal gusto contra el autor de ese Real Decreto. Decidle entonces ganadero al Duque de Veragua [ministro de marina] y sobre los que os substituyan, aprovechando un derecho que utilizáramos todos en su caso; llamad 'marinos de salón' a nuestros compañeros de guerra y no os olvidéis de amenazar; amenazar mucho, dando rienda suelta a vuestra indignación para ir en último resultado a casa a llorar la miseria, y a formarse, para hallar algún consuelo, la quimérica ilusión de que no han de tardar en convencerse los armadores de que no sirven para sustituirnos vuestros contrincantes.

Frente a esos llorones sin valor opone Ernesto Anastasio a quienes la preocupación por el presente los lleva a luchar con fe, sin mirar atrás, desdeñando a los timoratos, procurando estrechar los lazos *que nos unen a nuestros compañeros de otras regiones, que en tan loable tarea nos han precedido*. Esa es la única manera, sostiene Anastasio, de que los marineros ocupen un día el lugar que les corresponde en una sociedad que no recibe más que beneficios de la marina mercante y de quienes la hacen posible.

En la huelga de marineros de 1904, Anastasio deplora que haya coincidido con un estado calamitoso de los fletes y, sobre todo, lamenta que los armadores, raudos a coordinarse para enfrentarse a la huelga, sean luego tan torpes para ponerse de acuerdo y defenderse de los cargadores y de la competencia del ferrocarril, que les obligaban a una pelea letal entre ellos por unos fletes cada vez más bajos. Esta idea de racionalizar el funcionamiento de la economía mediante pactos entre los actores, empresarios y trabajadores y de éstos entre sí, para llevarle al Gobierno las soluciones y no el problema, la pondrá en práctica Anastasio siempre que le fue posible, y en general con buenos resultados. En estos años de sindicalista, esa convicción alimentaba su empeño por la unidad de los trabajadores que había de concretarse en la Federación de Asociaciones Náuticas.

Nuestra actitud [en la huelga de marineros de 1904] ha sido completamente neutral; no podía ser de otra manera dado nuestro estado de división ni las condiciones especiales en que se ha desarrollado la huelga, y en ese punto de vista hemos inspirado todos nuestros actos. Para intervenir necesitábamos de una doble representación que no se nos hubiera conferido nunca. ¿Cómo habían de fiar a nosotros los navieros la solución del conflicto, cuando la piedra de toque de su resistencia está precisamente en no querer reconocer sociedad alguna, y el fin esencial que nosotros perseguimos es que todo el mundo tenga que reconocer la nuestra?

Consciente del mal que causan los cobardes (*timoratos y mal aconsejados* les llama Anastasio), que dudan de los demás *porque es muy difícil reconocer a otro la virtud que uno no tiene*, advierte que con ese lastre *poco haremos de provecho*. El camino correcto pasa por la unión, porque sólo con ella será posible demostrar nuestra determinación de mejora y de justicia.

Lógicamente, Ernesto Anastasio albergaba dudas sobre la manera de enfrentarse a los problemas para hallar la mejor solución al menor coste posible. Dudas habituales en cualquier dirigente serio y honrado. En medio del debate sobre la huelga de marineros, Anastasio convocó el 7 de enero de 1904, una Junta General de socios de la ANE, en cuyo transcurso el presidente de la asociación abrió dos debates: *cambiar la línea de conducta que debe seguir la Asociación, viendo los resultados hasta ahora casi nulos en mejora de nuestra condición, con los procedimientos empleados, o ver si tiene que seguirse por otro camino, usando de otros procedimientos más radicales*; e insistir en la necesidad de federar *a todas las asociaciones puramente náuticas de España*.

Hemos relatado al hablar de los embarques de Ernesto Anastasio, su encuentro casual con el director de la Compañía Valenciana de Navegación, Antonio Lázaro. De la conversación que ambos sostuvieron extrajo un artículo, “Habla un armador”, que evidencia el afán y la capacidad de aprender, exenta de prejuicios, que atesoraba Anastasio, además de una visión del periodismo más que notable. Una compañía de vapores quiere entrar en una línea sólo servida por veleros. Los fletes son ruinosos, mantenidos sólo por un inteligente acuerdo que se aplica en el puerto de Barcelona. El joven marino, presidente de una asociación náutica, con 25 años recién cumplidos, le pregunta entonces al armador *cómo no se les ha ocurrido nunca a ustedes tomar un acuerdo análogo para **unificar** y **norma-***

lizar los salarios y el trato de la oficialidad de sus buques. Eso es cosa de ustedes -le contestó Antonio Lázaro- son ustedes los que han de atender esta legítima aspiración en vez de andarse por las ramas gastando preciosas energías en cosas perfectamente inútiles. Sería una ridícula candidez por parte nuestra que cuando tratamos de subir los fletes dejáramos la iniciativa a la dudosa generosidad de los cargadores, y me parecería de la misma manera tontearía insigne que fiaran ustedes a nuestra espontánea voluntad lo que no es probable les demos mientras no tengan ustedes valor y fuerza para pedirlo. O sea, el armador reconoce la razón de la demanda, pero hay que ganársela. Lección humillante para mí y mis compañeros. Tome nota la Asociación Náutica Española de la enseñanza.

En cierto modo relacionado con el artículo anterior, y no sólo porque fuera el siguiente en orden cronológico, el BN publicó en portada un texto, obra sin duda de Anastasio, titulado “Capitanes y Aseguradores”. Un texto de gran contenido técnico -una prueba más de la inquietud de Anastasio por las leyes mucho antes de estudiar Derecho- y con una severa carga crítica. Tras llamar la atención sobre la ignorancia de los capitanes de lo dispuesto en la legislación mercantil, fruto de unos planes de estudio desfasados, Anastasio arremete contra el seguro marítimo, *injusto e inhumano en cuanto puede amparar la comisión de verdaderos crímenes con la más absoluta impunidad*; tacha el sistema mercantil de *egoísta y sin entrañas*; y acusa a la ambigüedad del Código de Comercio que los aseguradores puedan, con *maravillosa habilidad*, engañar a los navieros a base de envolverles en la tela de araña de los formulismos legales. Acaba el artículo explicando la trampa de asegurarlo todo mediante una prima elevada, dejando a la letra pequeña del contrato la labor de exceptuar todo lo que aparentemente estaba asegurado. Y remata: *¿Cómo es posible que la mayor parte de armadores que aseguran de buena fe suscribieran determinadas pólizas si las leyeran y supieran su alcance por boca de otro que no fuera el mismo corredor de los aseguradores!*

I. 8 La oposición a la plaza de práctico del puerto de Barcelona

La necesidad de las embarcaciones de conocer la profundidad de las aguas forma parte de la propia naturaleza de la navegación, y se remonta hasta el tiempo inmemorial en que alguien decidió salir en un esquife a explorar el ancho mar. Esa necesidad resulta apremiante y angustiosa cuando el barco se aproxima a la costa. De esa necesidad nace lo que hoy conocemos como practicaje, el embarque de una persona que conoce perfectamente por donde entrar en las bahías y ensenadas, donde atracar y por donde navegar con seguridad hasta un lugar próximo a tierra donde poder fondear. En palabras del propio Anastasio, escritas en 1909:

Cuando el capitán llega a puerto entra en el ejercicio de una fase de su profesión de caracteres especiales y de extraordinaria importancia. Todas las maravillas modernas de la Trigonometría celeste, ni todos los recursos del moderno instrumental náutico, no te dan serenidad de ánimo para afrontar, en circunstancias anormales de niebla o de mal tiempo, la entrada y el paso a través de un puerto de arteificio o de una barra peligrosa. Las mezquinas proporciones de un puerto artificial no pueden tolerarle una equivocación, ni el canal estrecho del río o de la barra dispensarán una guiñada. Toda la importancia que perdió la revelación astronómica y el trazado gráfico de la carta lo ha adquirido súbitamente la maniobra; al tomar un puerto hay que ser ante todo y sobre todo, buen maniobrista, buen práctico. Aquella importancia extraordinaria que tuvo en todo tiempo para el Capitán ese momento, esa fase especial de su profesión que se refiere a la navegación entre barras, ríos y puertos, se sostiene y acentúa más en nuestros días, en la proporción de las extraordinarias dimensiones de eslora y calado de los grandes buques modernos. Aquella importancia excepcional es, finalmente, la que ha determinado la necesidad de crear en cada puerto una institución de hombres de mar experimentados, prácticos, para que en las entradas y salidas compartan la responsabilidad del capitán, o la asuman toda según los casos, le asesoren acerca de peligros submarinos, le aconsejen la maniobra más propicia para evitar los visibles, la más rápida y de menos riesgo para amarrarse o para una salida difícil.

En “Practicaje de puerto: evolución, vicisitudes y circunstancias”, Francisco José Iáñez Llamas detalla algunas normas del siglo XVI que establecían la obligación de coger pilotos prácticos para entrar en el río de Sevilla. Esa exigencia no se fundamentaba en la necesidad del bajel sino en el objetivo de evitar un naufragio que impidiera la entrada en el río. En esta segunda razón -entre otras- se asienta el practicaaje obligatorio en la actualidad, pues las costas y los fondos marinos están cartografiados con suficiente precisión.

Resulta poco creíble la historia que contaba Ernesto Anastasio en su madurez sobre la decisión de optar a una plaza de práctico del puerto de Barcelona, que más parece fruto de su coquetería con la modestia, aunque ésta, la modestia, sea un dato incuestionable. Según esa versión, Anastasio fue empujado por sus amigos de la ANE, que conocían su profesionalidad y su talento, para que se presentara al concurso oposición para cubrir dos plazas de práctico de número del puerto de Barcelona, previstas para el mes de febrero o marzo de 1907. Confiesa que era feliz navegando y que se veía muy joven para tamaña empresa. *La navegación me entusiasmaba*, declaró al periodista Gastán Palomar en la entrevista del diario *Ya* en enero de 1952. *Un capitán de barco cobraba entonces trescientas pesetas, dato al que aludo para explicar que cuando se anunciaron oposiciones a una plaza de práctico en el puerto de Barcelona, dotada con trescientos duros, hubiera tantas y tantas solicitudes. Algunos amigos me aconsejaron que acudiese a esa convocatoria. Yo no me decidía ante aquella enorme concurrencia de opositores y aquel alarde de recomendaciones en que estaba cada cual. Pero al fin resolví presentarme sin ninguna recomendación y también sin ninguna esperanza.*

Desde 1903, cuatro años antes de la convocatoria a la que finalmente se apuntó, Ernesto Anastasio ya acariciaba la idea de acceder a una plaza de práctico, como demuestran los sucesivos artículos sobre el practicaaje publicados en el *Boletín Náutico* que él dirigía. El primero se publicó en el número 13, 1 de julio de 1903, firmado por J.C. Fernández, y defendía el libre practicaaje y que los exámenes fueran limpios y transparentes. “¿Qué marino, sea cual fuere su categoría, desconoce en España las tramas que se forman, las influencias que se ponen en juego siempre que se trata de cubrir una plaza de práctico en cualquier puerto? ¿Qué Comandante de Marina al querer ser justiciero no se encuentra en un apuro por arte de las recomendaciones que a él acuden, siempre que a oposiciones se citen en su jurisdicción? Pero esto es muy corriente en nuestra patria, donde

la influencia lo domina todo: lo que resulta antilegal es que a *sotto voce* esté dada ya la plaza antes de realizarse la oposición”.

Consciente de que su edad y condición constituían un serio obstáculo, pues era habitual que los tribunales seleccionaran a los candidatos más maduros y con más años de experiencia en el mando de buques; y que carecía de cualquier recomendación con posibilidades, Anastasio logró que en los años posteriores el *BN* abundara en la denuncia del amiguismo en los exámenes y defendiera el servicio de practicaaje ante las amenazas y las presiones de los navieros. Así en el número 18, 1 de diciembre de 1903, el editorial firmado por Ernesto Anastasio, “¿A quién se protege?”, arremete contra un borrador de la Ley de Protección a las Industrias Marítimas, una ley que aún tardaría 6 años en ver la luz de la Gaceta, donde se imponía el practicaaje potestativo, es decir que la decisión de tomar práctico quedaba en manos de los capitanes, tanto de los buques nacionales como extranjeros; como apunta el artículo se deja en manos de los navieros, a cuyas órdenes están los capitanes, una decisión de seguridad que, al ser onerosa, rechazarán. Atribuye Anastasio esta decisión del Ministerio a las presiones de la Asociación de Navieros de Bilbao, convocante de un congreso de armadores, cuyos patrimonios sumaban la astronómica suma, entonces, de 115 millones de pesetas. Frente a ellos, Anastasio vuelve a la carga con su idea de la unidad necesaria para aspirar a llegar a la meta, y se pregunta: *nosotros, ¿qué representamos? Ellos están asociados en cada localidad y federados; nosotros, ¿cómo estamos? Si andamos desavenidos y diseminados, ¿cómo puede escuchársenos? Si no tenemos fuerza para imponernos, ¿cómo puede temérsenos?*

Ese congreso de navieros aprobó en su sesión de clausura una ristra de exigencias al Gobierno, explícitas y directas, sin atender a las formas obligadas por la cortesía: que los servicios de practicaaje y amarraje sean potestativos; que los servicios de Sanidad sean “compatibles con la libertad tan necesaria al comercio marítimo”; que se reforme la legislación de Aduanas inspirándose “en la libertad para el comercio (...) sin que se haga al buque solidario de determinados delitos y faltas”; que sean los armadores y sus representantes, y no los funcionarios de Aduanas, quienes interpreten “los preceptos de la legislación del ramo”; que se prive a los cónsules de prerrogativas relacionadas con el despacho de los buques “por innecesarias y costosas”; que el gobierno suprima los derechos de bandera para la navegación de altura; que el gobierno conceda a los armadores de altu-

ra “una compensación que se determinará”; que se reduzcan todos los impuestos que satisface la navegación, a “un solo impuesto, cuya fórmula pudiera ser propuesta al Gobierno de los propios armadores”; y por último, que estas y otras cuestiones “las acuerde el gobierno con la Asociación general de Navieros”. Una auténtica carta a los Reyes Magos.

La andanada más fuerte contra el fraude en las oposiciones y los concursos públicos, que preparaba el terreno para la maniobra que Ernesto Anastasio habría de ejecutar al presentarse a los exámenes de marzo de 1907, se publicó como editorial sin firma en la primera página del BN, 1 de mayo de 1905, bajo el título de “Practicajes”, con toda seguridad obra del mismo Anastasio. Un artículo contundente que no tiene desperdicio:

Acaban de haber oposiciones a prácticos en Tarragona y Valencia, y no las recordamos ciertamente porque hayan ofrecido nada de particular; es más: no nos hemos ocupado de ello siquiera; suponemos sin temor a equivocarnos que habrán sido el vergonzoso simulacro de siempre, escudado en la fórmula legal, cuya letra se cumple estrictamente, siquiera su espíritu se violente más o menos obedeciendo con lamentable ductilidad a presiones ajenas que en forma de amistosas recomendaciones crean ineludibles compromisos en un tribunal, que la que no fuera justo en modo alguno hacer responsable de sus actos.

Buena prueba de lo dicho es que, por regla general, sometida a muy escasas excepciones, el nombre del agraciado no sorprende a nadie, ni aun a los opositores mismos, pues ya con mucha antelación es cosa olvidada, de puro sabida, cual ha de ser el fallo del tribunal, obligado a sancionar lo que con rara intuición la conciencia pública ha adivinado, no tanto por creerlo de justicia como por estar en el secreto, que naturalmente deja de serlo, de quien es el que cuenta con más y más influyentes protectores.

Es verdaderamente deplorable que la evolución experimentada en el cuerpo de prácticos con el ingreso sucesivo de personal náutico, no haya servido aún para dar al traste con esas vergüenzas que, si en otro tiempo pudieron tener su razón de ser por el personal mismo, hoy están en pugna abierta con el buen sentido que debe distinguir a las corporaciones ilustradas del montón vulgar de las masas inconscientes.

Bien estaba antaño que aguzando el ingenio y aprovechando la oportunidad de un viaje regio, se ensayara con éxito el recurso de encerrar en unos cuantos versos, más malos que inocentes, una petición de practicaaje para hacerla llegar a la realeza por boca de una pobre niña, así constituida, sin dar-

se cuenta, en la más influyente protectora de un padre muy infeliz o harto despreocupado; pero si antes de aquello causaba una mezcla de lástima y de risa, hoy produce verdadero dolor ver capitanes de la marina mercante acudir a la oposición más fiados a las cartas y tarjetas de obispos y ministros que a sus conocimientos del puerto y de la geografía física de la localidad donde pretenden prestar sus servicios.

Y no digamos nada de la índole de las preguntas a que se somete a los examinados, que más bien parecen acertijos humorísticos copiados de algún periódico en cuarta plana. Los infortunados opositores pasan un rato de angustia mortal y hay que verles esperar resignados la sentencia fatal que deshace el castillo de naipes de sus ilusiones y que ha de servir de base a posteriores comentarios en los que entra la infinidad de veces la palabra injusticia agriada por la rabieta que produce el chiste intencionado de algún desabogado que disfruta a costa del quebranto ajeno.

El tiempo apaga pronto el recuerdo triste del último fracaso, y la esperanza renace fiando a la próxima oposición lo que antes no ha podido lograr. Así va rodando la bola y así se desprestigia el Cuerpo.

Es necesario preocuparse de lograr que sean algo más serio las oposiciones a práctico. Que salga el que sepa más ¿qué menos puede pedirse? Y para ello que los tribunales se constituyan en condiciones de perfecta independencia; cerrando la puerta a toda recomendación que tienda a inclinar su fallo fuera del camino que traza con mano severa e inexorable la justicia.

En una serie de dos artículos firmados con las iniciales E.S.C. también bajo el título de ‘Practicajes’, publicados en los números de octubre y diciembre de 1905, el autor insiste en la denuncia de favoritismo del tribunal, particularmente graves en Huelva, Sevilla y Cádiz, lugares en los cuales habían puesto de prácticos a personas sin el nombramiento de capitán. “Las juntas de exámenes de dichos puertos, siguiendo bases sentadas por sus antecesores o costumbres que a veces constituyen leyes, dominados por el cúmulo de grandes influencias de las que no siempre pueden evadirse, se ven precisados a obrar en oposición a lo que su recta conciencia les dicta”.

Una vez decidido que se iba a presentar a las pruebas para práctico del puerto de Barcelona que habían de convocarse en breve, Ernesto Anastasio contó con la ayuda del *Boletín Náutico* y de la ANE. Uno y otra crearon un estado de opinión en favor de la transparencia, que era la mayor preocupación de Anastasio, seguro de sus opciones en una contienda limpia, pero temeroso de las recomendaciones que

pudieran ostentar otros candidatos. Esa presión queda meridiana-mente clara en el artículo “Justicia”, publicado en el *Boletín Náutico* de 1 de marzo de 1907, con toda probabilidad obra de Ernesto Anastasio. Tras afirmar que las oposiciones convocadas habían despertado una gran expectación *porque marinos compañeros nuestros han de ser los que desfilen ante el tribunal que ha de dictar el fallo, y que marinos, compañeros nuestros, entrarán en la constitución de dicho tribunal*, el artículo explica que *las oposiciones a prácticos son, como casi todas las oposiciones, una serie de inexcusables compromisos para el tribunal, que llega a verse verdaderamente agobiado y comprometido ante la absoluta imposibilidad de atender la lluvia de altas recomendaciones que a él se dirigen con el sano intento de torcer su voluntad para que haga merced y no justicia (...)* Y ello, *no por ser una costumbre inveterada, dejará nunca de ser una reprensible inmoralidad de la que son a medias responsables tribunal y opositores: estos por confiar el éxito a otros medios que no sean sus méritos profesionales; aquel, por someter su voluntad y el justo dictamen de su conciencia a la presión ajena.*

Con fecha 13 de febrero de 1907, el capitán de navío de primera clase, José María Jiménez Franco, en calidad de capitán de puerto y comandante de marina de Barcelona, firma el edicto de convocatoria de dos plazas de práctico:

Hago saber: Que existiendo vacantes dos plazas de práctico de número de este puerto que se han de cubrir por oposición, los que reúnan las condiciones que prefijan las bases aprobadas por reales órdenes de 11 de Marzo de 1886 y 18 de Febrero de 1901, y deseen optar a ellas, presentarán sus solicitudes a mi autoridad, acompañadas de los documentos que la primera de dichas disposiciones prefija, en el plazo de 30 días, contados desde la publicación del presente anuncio en el *Boletín Oficial* de esta provincia; en la inteligencia que los exámenes se verificarán en esta Comandancia de Marina, a las diez del día siguiente en que termine el mencionado plazo, si fuera hábil.

El punto sexto de la RO de 11 de marzo de 1886 disponía que “podrán solicitar del Capitán de puerto el examen para Prácticos los pilotos, patrones o individuos de mar inscritos, cuya edad se halle comprendida entre los 30 y 53 años, debiendo acompañar á su instancia los siguientes documentos: a) El título profesional ó la cédula de inscripción; b) Certificado de aptitud física para desempeñar el cargo que solicita, expedido por el Médico de Marina de la Coman-

dancia, donde le haya, ó en su defecto por el que designe el Capitán del puerto; c) Copia legalizada de su partida de bautismo; d) Certificado de buena conducta expedido por la Autoridad local". Con posterioridad, la orden de 18 de febrero de 1901, rebajó la edad mínima para presentarse a 23 años.

Anastasio llevaba ya tiempo preparando a conciencia los exámenes, se documentó y preparó sólidamente en meteorología, de cuyos apuntes aún quedaban vestigios en 1956, según Gerardo González. Respecto a las pruebas de tipo práctico estaba seguro de poseer la necesaria experiencia para que las maniobras no tuvieran para él secreto alguno, pero se imponía considerar que había que maniobrar en presencia de otros candidatos, capitanes maduros con quienes la pugna podía ser difícil. Y además estaba el tema de las influencias.

Es verdad que los exámenes a práctico de número estaban mediatizados por las recomendaciones que lucían los diferentes candidatos: empresarios, autoridades políticas y militares, y altos cargos eclesiásticos; y ciertamente era una temeridad presentarse sin ningún aval con tan sólo 26 años. Y no es menos cierto que el capitán de la marina mercante Ernesto Anastasio carecía de apellidos, familia o amigos poderosos que le ayudaran en el empeño.

Entonces, ponderadas las circunstancias, Ernesto Anastasio volvió a tomar una decisión audaz, como había hecho en 1901 durante los exámenes de capitán en Cartagena. Solicitó y obtuvo una audiencia con el presidente del tribunal, Jiménez Franco, un caballero de quien Anastasio guardará un excelente recuerdo durante toda su vida. La reunión, de acuerdo con las entrevistas que González le hizo en 1956 y los recuerdos que conserva José María Anastasio de Espona de lo que a su padre le contó el abuelo, discurre de esta manera:

- Y bien, ¿qué quiere usted? -le preguntó, sonriente, el comandante de marina.

- Usted sabe quién soy -le respondió el joven con serenidad. Me he presentado a las oposiciones de práctico que usted ha convocado. Vengo sin ninguna recomendación y me preocupa pensar que usted pueda suponer que soy un hombre tan oscuro que no encuentre a nadie que me apoye, o tan soberbio y poseído de mí, que piense que no lo necesito. Pues bien, señor, ni lo uno ni lo otro. Se lo digo como se lo diría a mi padre. Tengo en efecto

personas que podrían recomendarme, pero ninguna de ellas sería de tal valor e importancia como las que seguramente tiene usted sobre su mesa. Habrá por tanto muchos que tengan más medios para obtener la plaza que yo. Por eso quiero pedirle que acceda a mi petición. Me daré cuenta de si merezco o no la plaza; si no la merezco me retiraré en silencio, avergonzado, pero si no es así...

Al llegar a este punto el comandante de marina dejó de sonreír, tal vez asombrado del descaro de aquel joven, con quien tal vez hubiera coincidido en algún acto social que no recordaba bien.

- ¿Qué quiere usted en concreto?

- Lo que doy por supuesto -le respondió Anastasio, con la frase que ya llevaba preparada-. Que se haga justicia. El hecho de no acogerme a los beneficios de un régimen de favor ha de darme derecho a censurar la actuación de los demás.

El comandante de marina miraba ahora estupefacto.

- Si usted considera que es necesario el apoyo, ¿por qué no me apoya usted mismo? Quien mejor padrino que usted.

La proposición pareció divertir al comandante, o al menos devolvió una cierta sonrisa a su rostro, lo que animó al joven a lanzar la última de sus propuestas, la que de verdad podría servirle para obtener la plaza.

- ¿Me permite usted que lleve taquígrafos a la oposición?

Jiménez Franco dio ahora un respingo, pero demasiado inteligente como para escandalizarse, se limitó a responder que, al no haber nada previsto al respecto, tendría que estudiarlo.

- Pero, ¿por qué pide usted eso?

- Para que anoten las tonterías que allí se digan. Y que puedan publicarse los textos taquígráficos si la adjudicación no se hace en función estricta de los méritos y conocimientos de los candidatos.

La osadía rozaba la impertinencia, pero no era cuestión ahora de demostrar un autoritarismo muy alejado de su personalidad. Jiménez Franco formaba parte de esa legión discreta de marinos ilustrados que tan bien ha retratado el escritor Arturo Pérez Reverte.

- Bien. Puede usted llevar taquígrafos. Luz y taquígrafos.

Y mientras lo decía se levantó y tendió la mano a Ernesto Anastasio. La audiencia había acabado.

En los días siguientes, la Asociación Náutica hizo circular por todos los foros marítimos de Barcelona el acuerdo de la Junta de Gobierno, reunida el 9 de marzo:

En vista de la expectación que reina con motivo de las oposiciones a dos plazas vacantes de práctico de este puerto, y en virtud de ciertos rumores circulados por la prensa, acuerda la Junta invitar a todos los Capitanes y Pilotos en general, y a los socios en particular, a que asistan el día 20 del actual a las 10 de la mañana para presenciar las citadas oposiciones y tener preparados taquígrafos por si las circunstancias requieren su intervención.

Para cubrir las dos plazas de práctico vacantes en el puerto de Barcelona se presentaron 17 candidatos, todos capitanes expertos con apellidos sonoros y bien conocidos: Villa Bosch, Pibernau Castro, Anglés de Yebra, Maristany, Martí Bosch, Riera Viza, Esteve Soler, Millet Rosés... El sorteo para decidir el orden en que habían de examinarse, celebrado el 21 de marzo de 1907, con presencia del tribunal en pleno, situó a Ernesto Anastasio el penúltimo de la fila, sólo antes de Francisco Maristany y Féu. Los exámenes, con las materias previstas en la RO de 11 de marzo de 1886, se celebraron ese mismo día 21 de marzo. De acuerdo con el punto 8 de la RO, las materias sobre las que habían de versar las oposiciones eran: a) toda clase de maniobras en buques de vela y de vapor; b) instrucciones sobre luces de los buques y del puerto, y sus condiciones; c) sobre conocimiento de los bajos, boyas, mareas, valizas (sic), enfilaciones, corrientes y fondeaderos en toda la extensión de las aguas portuarias y adyacentes; d) sobre los tiempos, vientos reinantes y los medios con que deben amarrarse los buques en cada caso; e) conoci-

miento de las frases francesas e inglesas de más uso en las maniobras de entrada y salida de los buques.

Los candidatos fueron pasando frente al tribunal. La presencia de los taquígrafos desconcertaba a los aspirantes que en general, estuvieron mal, con pozos de silencio y errores mayúsculos. En la mayoría de los casos apenas se habían preparado, pues confiaban en la acción de sus valedores y en el mérito de sus años embarcados.

Cuando le correspondió actuar a Anastasio, en el puesto 16, su preparación y su experiencia de hablar en público quedaron pronto de manifiesto. Lo hizo francamente bien. Acabada la prueba, justo antes de dar paso al último opositor, el presidente del tribunal le lanzó una última pregunta:

- ¿Puede usted ahora decirnos algo sobre las características meteorológicas de esta costa?

Ernesto Anastasio sonrió en sus adentros. Esa materia la había estudiado a fondo, de modo que hizo un discurso brillante que el propio presidente del tribunal interrumpió considerando suficiente lo que había escuchado.

Ernesto Anastasio, no obstante su juventud, era un buen orador y había pasado por la experiencia de hablar en público en no pocas ocasiones. Una de las más destacadas se produjo en octubre de 1903, en una cena multitudinaria organizada para agasajar a Adolfo Navarrete, secretario de la Liga Marítima Española, de visita en Barcelona. A tenor de la información publicada por el órgano de prensa de la Liga,

La mesa presidencial estaba formada por el gobernador civil de la provincia, Sr. González Rothwos, teniendo a su derecha al general Matta, comandante principal de Marina de la provincia, y a su izquierda á D, Federico Nicolau, vicepresidente de la Liga Marítima de Barcelona, ocupando sitios preferentes el Sr. Roig y Torres, en representación del Ayuntamiento; el Sr. Monegal, en la de la Cámara de Comercio; el Sr. Ángulo, en la de la Junta de Obras del puerto; el Sr. Bosch y Alsina, en la de la Liga Marítima; el Sr, Ricart y Giralt, en la de la Escuela Náutica; el Sr. Gasó y Martí, en la de la Cámara de Propietarios; el Sr. Cantarell, en la de la Liga de Defensa Industrial y Comercial, el señor Serra, como presidente del Círculo Mercantil; el Sr. Anastasio, de la

Asociación Náutica; el Sr. Gali, del Fomento de la Marina; el Sr. Arnau, del Fomento de la Pesca, y el señor Tintoré, del Club de Regatas. Estaban también en sitio de distinción D. José Cornet y Más, D. Pedro G. Maristany, y otros.

Una cena de campanillas, con personajes que con el tiempo adquirieron una gran relevancia. Es el caso, por ejemplo, de Rómulo Bosch Alsina, consignatario de la naviera Pinillos, de quien Ernesto Anastasio escribiría muchos años más tarde, en 1964, que ostentaba *el cetro naviero de Barcelona*, y a quien calificó de *gran naviero gaditano, que influyó mucho en la navegación trasatlántica con puerto de arranque en Barcelona*. En ese escenario, Anastasio, 23 años, no tuvo reparo alguno en coger la palabra en nombre de la ANE para pedir la federación de las corporaciones marítimas, incluidas las sociedades de industrias marítimas.

Así informaba el *BN* de lo que fueron las oposiciones de práctico del puerto de Barcelona, de marzo de 1907:

No recordamos otras oposiciones para práctico de puerto que lograran despertar mayor expectación que las celebradas en esta Comandancia de Marina los días 20, 21 y 22 del pasado mes de Marzo. ¿Cómo no, si era voz pública que iba a hacerse justicia desterrando en absoluto el régimen morbosos del favor y el privilegio, y estamos a ello tan poco acostumbrados?

Respondiendo a la invitación circulada en la prensa por la “Asociación Náutica Española”, vióse el local donde se celebraron las oposiciones atestado de numeroso público, que con rara asiduidad acudió durante los tres días sin que en un solo momento decayera el interés del acto.

Y ese público en masa alaba y aplaude la obra sana, moral y radicalmente reformadora del ilustre general Jiménez Franco, que con su sin par alarde de independencia y rectitud ha sabido imponer la razón al cúmulo imponderable de recomendaciones que sobre él seguramente habrán gravitado, para hacer más meritoria y dar mayor realce a su gestión imparcial.

Al parecer el tribunal se tomó en serio su trabajo examinador y viéndose observado con lupa quiso poner a prueba la capacidad de los aspirantes de una forma que muchos consideraron excesiva.

Es claro que, ahora como siempre, han de haber descontentos y nos saldríamos de la sinceridad si no reconociéramos la razón de quienes se quejan de la constante intervención del tribunal formulando preguntas que daba carácter de exámenes a lo que deben de ser oposiciones. Entendemos que la misión del tribunal debe reducirse a juzgar al opositor, y a calificarle como consecuencia del juicio que éste le merezca; pero dejándole que discurra acerca del tema o temas que toquen a la suerte, sin la menor interrupción.

Por supuesto, el editorial del *BN* no se recata en reconocer que, tal vez, hubo errores en la calificación de los ejercicios, pero alaba la equidad del tribunal y de su presidente.

Con equivocaciones, que creemos que las ha habido en la calificación, no podemos por menos de reconocer el loable propósito de hacer justicia en que el tribunal se ha inspirado, el dominio del programa demostrado por el ilustrado oficial Secretario D. Ramón de Lafuente y el tacto y rectitud del general, a quien de veras aplaudimos.

El día 22, el tribunal presidido por el capitán de navío Jiménez Franco, formado por los capitanes de la marina mercante José Roura -al mando de la goleta SAN ANTONIO- y Vicente Lanuza -al mando del vapor CASTILLA- y los prácticos del puerto José Gisbert y Ricardo Cosso, con el teniente de navío Ramón de Lafuente como secretario, dieron a conocer las notas obtenidas por los diecisiete aspirantes:

1. Antonio Castellá y Codina..... 5,83
2. José Carrascal Llorca..... 5,66
3. Jerónimo Villa y Bosch..... 6,60
4. Francisco Freixas Tous..... 10,16
5. Agustín Tonda y Tur..... 9,50
6. José Pibernau Castro..... 10,16

7. Juan Eugenio Iglesias.....	8,00
8. José Riera Viza.....	9,66
9. Isidro Maristany Maristany.....	9,16
10. Francisco Ruiz Sanea.....	5,00
11. Luis Martí Bosch.....	10,66
12. Manuel Bayona Orts.....	11,16
13. Ramón Esteve Soler.....	11,16
14. Juan Millet Rosés.....	11,50
15. José Anglés de Yebra.....	8,50
16. Ernesto Anastasio Pascual.....	12,16
17. Francisco Maristany Féu.....	5,33

A la vista de estos resultados, el tribunal “acordó proponer al Excelentísimo señor Capitán General del Departamento de Cartagena para ocupar las dos plazas de práctico de número vacantes en este puerto a **D. Ernesto Anastasio Pascual** y a **D. Juan Millet y Rosés**, que han demostrado mayor suma de conocimientos, según determina la base 9ª de las disposiciones aprobadas por RO de 11 de marzo antes citada”.

El *BN* de 1 de abril de 1907, en la información de las oposiciones, destaca que fue “numerosísimo” el público que se congregó para saber el resultado de los exámenes; y que “fue objeto de innumerables comentarios la imparcialidad y justicia en que se inspiró el tribunal en todos sus actos, por lo que la Asociación Náutica Española no puede menos de enviar su más entusiasta aplauso al ilustre general Jiménez Franco que lo presidió”.

El día 22 de marzo de 1907 Ernesto Anastasio tenía 26 años, había navegado como profesional algo menos de diez años, cuatro como capitán con mando, y se había convertido, con mucha diferencia, en el práctico más joven de España. Un triunfo profesional que significó

para él una satisfacción mucho mayor que el acceso a otros cargos de mayor prestigio e importancia social. El nombramiento de práctico, además, barría de un plumazo todos los problemas económicos que le habían acuciado hasta entonces. Había presionado a su padre para que se retirara de la dura vida del mar prometiéndole que con su salario podría mantener a toda la familia. Y lo había logrado a base de una vida austera, pues el sueldo de capitán no daba para más. Ahora todo eso quedaba atrás. Había multiplicado por seis sus ingresos.

Consta en su historial como práctico que inició el servicio activo el día 2 de junio de 1907, 19 días antes de que el último buque que mandó, el vapor CASTRO, *perteneciente a la flota de Baleares*, según declaró al periodista Manuel Del Arco en diciembre de 1955, colisionara en la bocana del puerto de Barcelona con el vapor PRIMEIRO. Información de *La Vanguardia* del día 23 de julio de 1907:

Al salir anteanoche de este puerto el vapor «Castro», que con cargamento completo y algún pasaje se dirigía a Almería, chocó con el vapor «Primerero», procedente de Bilbao, que entraba en aquel momento.

El choque ocurrió en el extremo sur del muelle de España, no pudiendo aminorarse las fatales consecuencias que tuvo, a pesar de haber dado el capitán del «Primerero» la orden de máquina atrás.

Del siniestro resultó el «Castro» con grandes destrozos en la amura de estribor, produciéndose varias vías de agua, por cuyo motivo la tripulación embarrancó el vapor en la escollera del Este, entre los cruceros «Extremadura» y «Carlos V».

Las tripulaciones de estos buques de guerra prestaron grandes auxilios a la del buque naufrago, contribuyendo a la salvación del pasaje.

A la una de la madrugada el agua invadió por completo la bodega, yéndose el barco a pique. Como indicamos, afortunadamente, no ocurrieron desgracias personales, y además pudo salvarse una partida de bidones de carburo de calcio y parte de la carga que llevaba el buque naufragado.

A esta crónica del suceso añadía *Vida Marítima* que la colisión se produjo al encontrarse el vapor CASTRO “con algunas lanchas pesqueras que entraban en aquel momento. El piloto del Castro,

para no abordarlas, hizo una falsa maniobra, yendo a chocar de costado contra un vapor llamado Primero, procedente de Bilbao, que entraba también en aquel instante en la boca del puerto, produciéndose un terrible choque. La proa del vapor Primero abrió un enorme boquete en el costado del Castro, entrando el agua rápidamente por la brecha abierta”.

El primer buque que le tocó practicar, de entrada, fue el trasatlántico italiano PRINCIPESSA MAFALDA, en honor de Mafalda de Saboya, segunda hija del rey de Italia, Víctor Manuel III, un vapor de porte impresionante que años más tarde, en octubre de 1927, naufragó cuando navegaba de España a Brasil causando la muerte de 386 personas. El capitán del paquebote recibió alarmado al joven práctico. Ernesto Anastasio había previsto esa reacción, pues también hubiera sido la suya de haber ocupado el lugar del capitán, de modo que era consciente de la necesidad de obrar con decisión, seguridad y energía. Era imprescindible transmitir confianza. Lo consiguió, la maniobra de atraque resultó perfecta. Tras esa primera experiencia, todo fue coser y cantar, hasta el punto que sus propios compañeros de la corporación no le eximían, por su juventud, de practicar los buques más comprometidos.

Así, por ejemplo, practicó la entrada en puerto del acorazado PATRIE, buque insignia de la Armada francesa, que vino a Barcelona el día 21 de mayo de 1908 para cumplimentar a Alfonso XIII en su visita a Barcelona. El PATRIE, botado al agua en 1903, tenía 134 metros de eslora; una manga de 24 metros; y tres máquinas propulsoras, con una fuerza total de 17.500 caballos de vapor. Artillado con 4 cañones de 30,5 centímetros, en sus respectivas torres; 20 piezas de 15,4 centímetros, en seis baterías dobles y en casamatas; y 26 cañones de 47 milímetros, distribuidos en las baterías baja, alta, cofas y castillo. El puente, acorazado, y todo el conjunto daba al PATRIE un aspecto admirable, una fortaleza dotada con 800 tripulantes, de acuerdo con la precisa información que publicó el “diario político neutral” *El Día*, de Madrid.

Hasta el 30 de mayo de 1913, Anastasio cumplió con rigor y eficacia todas sus obligaciones como práctico del puerto de Barcelona. Pero a partir de esa fecha, casi un año después de licenciarse en Derecho por la Universidad de Barcelona, solicitó numerosos días de baja voluntaria para dedicarse al ejercicio de la abogacía, una actividad apasionante para una mente prodigiosa, particularmente en los

16 - - - - D. Ernesto Anastasio Pascual

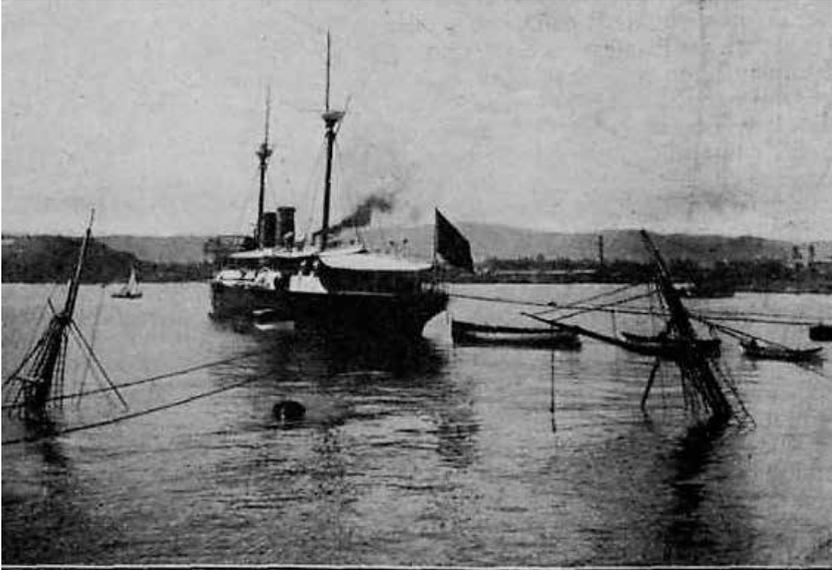
17 - - - - D. Francisco Maristany y Feu

Inmediatamente se procedió al examen de todas las materias que detamina la Real Orden de 11 de Marzo de 1886, y después de terminado y cumplidas las prescripciones de la referida resolución de 16 de Diciembre de 1897, resultando los oportunos con el promedio aritmético que al frente de cada uno se suena

1.	D. Antonio Bartella y Rodero	5,83
2.	D. José Barrera y Dorca	7,66
3.	D. Domingo Vilas y Bosch	6,60
4.	D. Francisco Gueza y Cas	10,16
5.	D. Agustín Gonda y Gur	9,50
6.	D. José Libranca y Carro	10,16
7.	D. Juan Eugenio Iglesias	8,00
8.	D. José Chiva y Bra	9,66
9.	D. Pedro Maristany y Maristany	9,16
10.	D. Francisco Ruiz y Casca	5,00
11.	D. Luis Martí y Forch	10,66
12.	D. Manuel Gavina y Cós	11,16
13.	D. Ramón Estobe y Soler	11,16
14.	D. Juan Millet y Riera	11,50
15.	D. José Angler de Añeta	8,50
16.	D. Ernesto Anastasio Pascual	12,16
17.	D. Francisco Maristany y Feu	5,00

En su virtud el Tribunal acordó proponer al Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Barcelona para ocupar los dos plazas de prácticos de número vacantes en este punto a D. Ernesto Anastasio Pascual y a D. Juan Millet y Riera, que han demostrado mayor suma de conocimientos según detamina la base 9.ª de la disposición aprobada por Real Orden de once de Marzo anterior citada.

Acta del resultado del examen para práctico del puerto de Barcelona en el que Ernesto Anastasio obtuvo la mejor nota.



Nafragio del vapor «Castro».

Nafragio del vapor CASTRO, el último buque que mandó Ernesto Anastasio,
en junio de 1907, en el puerto de Barcelona.
Foto de Castellá publicada en *Vida Marítima* de 30 de junio de 1907.

pleitos relacionados con el Derecho marítimo. A finales de junio de 1913, Anastasio abrió su bufete profesional en el número 11 de la recién abierta Vía Layetana de Barcelona.

El 12 de febrero de 1918 solicitó la separación del servicio de practicante, que le fue concedida el 4 de abril del mismo año. Ahí, el 4 de abril de 1918, con 37 años, a un mes de cumplir 38, acabó la vida profesional náutica de Ernesto Anastasio Pascual que ya era por entonces un reputado abogado, especialista en transporte marítimo, y secretario del Consejo de Administración de la recién creada Compañía Trasmediterránea, una naviera que en pocos años llegaría a ser la mayor de España. Poco después, el día 1 de julio de 1918, en un *beau geste* hacia sus compañeros de la corporación de prácticos del puerto de Barcelona, “renuncia espontánea y generosamente a la pensión que por derecho le corresponde”, según certifica su historial.

PARTE II. La madurez

Os causará asombro la noticia de que el conocimiento y administración de la navegación mercante española depende de ¡seis ministerios! Basta enunciar el hecho para reconocer que nuestra Marina mercante se mueve en la mayor incoherencia y desbarajuste administrativos, y que con tan desdichada organización, la escasa marina comercial que ostenta la bandera de España representa un verdadero milagro de paciencia y de optimismo.

Ernesto Anastasio, 1918

Desde junio de 1907, con 27 años, cuando entra en la corporación de prácticos del puerto de Barcelona, hasta el 4 de abril de 1918, con 37 años, fecha en que se le concede, por voluntad propia, la separación del servicio de practica, renuncia que supuso un caso excepcional en la historia del practica en España, Ernesto Anastasio Pascual hace de su vida una actividad frenética, en diversos frentes y actividades, que le convertirán de un joven marino discreto y prometedor en un célebre abogado y naviero. Un salto ganado con trabajo, inteligencia y dedicación. Ernesto Anastasio siempre tendrá presente sus orígenes de humilde condición, y nunca olvidará la voluntad, el talento y el esfuerzo que tuvo que desplegar.

En esos casi once años, Anastasio vuelve a comprometerse con la Asociación Náutica Española e intenta de nuevo unir a los marinos españoles en una renovada federación; accede por elección a la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Ministerio de Marina, primero como representante de los capitanes y pilotos, después en representación de los prácticos, y finalmente como representante de los navieros; crea y dirige la Federación de Prácticos de España; interviene como perito en numerosos pleitos relacionados con el transporte por vía marítima; estudia Derecho en la universidad de Barcelona; da clases en la Escuela de Náutica; escribe artículos técnicos, sociales, jurídicos y políticos;

ejerce de abogado y asesor legal; es nombrado colaborador de la Cámara de Comercio; alcanza la dirección colegiada de la Liga Marítima; entra a formar parte del Consejo de Administración de la Gijonesa de Navegación; crea y dirige una revista quincenal dedicada a la defensa de los intereses marítimos, no vinculada a una organización societaria, y se permite incluso registrar, en el apartado de “construcciones y conducción de fluidos”, la patente de un sistema de chorreo para la limpieza de los buques de hierro:

58.761. Ernesto Anastasio Pascual. Invención. «Nuevo procedimiento industrial para limpiar y desincrustar las superficies de los cuerpos duros (piedra, hierro, madera), por medio de una corriente de aire a presión y arena proyectada sobre la superficie de los cuerpos sometidos a limpieza o desincrustación». 11 julio 1914. Concedida.

Años de actividad constante, con horas interminables de trabajo y estudio, de afanes e ilusiones. Guardia en la caseta de prácticos desde las cuatro de la mañana; a las once en la Audiencia, una vista en trance de apelación, que quiera Dios que no se demore ni se aplaque porque a la una ha de estar en la Escuela de Náutica para impartir la clase de Aritmética y Álgebra; por la tarde le esperan visitas, clientes, demandas a redactar o contestar y al final una reunión de la junta de la Asociación y otra con los dueños de esa empresa de la que soy secretario del Consejo de Administración... Ese podía ser un día normal en la vida de Ernesto Anastasio. Tan extraordinaria actividad, sin embargo, apenas le costó unos días que hubo de solicitar como “baja voluntaria” en la Corporación de Prácticos. Según su historial, en 1913 Anastasio estuvo de baja médica 46 días, en los que sufrió, en la primera decena del mes de marzo, *una operación quirúrgica de notable importancia*, según publicó el *Boletín Náutico*; y de permiso 14 días. En 1914 sólo pidió un día de permiso. En 1915 tuvo que pedir 64 días de permiso. Y en 1916 las bajas voluntarias fueron 60. Sorprendentemente, no consta un solo día de ausencia en el servicio durante todo el año 1917.

La sustancial mejora económica permite que la familia deje la oscura vivienda de la Barceloneta y se traslade a un piso más soleado en la calle de Mendizábal número 23, 2º planta, una calle de casi 10 metros de anchura, paralela y próxima a La Rambla, entre Hospi-

tal y San Pablo. La calle Mendizábal, en el barrio del Raval, que podía considerarse una zona noble a principios del siglo XX, fue renombrada el 7 de julio de 1942 como calle “de la Junta de Comercio”. Al Obispado de Barcelona no le parecía aceptable que la ciudad recordara al político que promovió la desamortización de las fincas improductivas en poder de la Iglesia, y aprovechando su omnímoda influencia en aquellos años de impiedad exigió su desaparición del nomenclátor. Allí, en la calle Mendizábal, permanecerá la familia Anastasio Pascual hasta principios de 1911, cuando ascienden a una vivienda más espaciosa, en la Rambla de Cataluña, número 28, en el corazón de la ciudad burguesa, esquina con la calle Diputación. Hoy ya no existe el edificio, en su lugar han levantado una moderna construcción acristalada en cuyos bajos luce sus logotipos una conocida marca de automóviles.

Anastasio se había casado a finales de 1906 con una mujer sencilla, de familia marinera, condición humilde y de su entorno vecinal, Rosario Pastor Segarra, con quien tuvo cinco hijos: tres niñas y dos niños: Rosario (1908), María Dolores (1910) y María Antonia (1912); Ernesto (1917), y José Vicente (1925). El 8 de diciembre de 1907, un año después de la boda, falleció su padre, Vicente Anastasio, expósito, con 74 años. Su madre, Dolores Pascual Simó falleció con 72 años, el 2 de septiembre de 1924, en el chalé Villa Rosario, Caldetas de Mar, a unos 45 kilómetros de Barcelona, donde había escogido permanecer cuando su hijo se trasladó a Madrid.

El final de esta etapa coincide con lo que pudiéramos denominar la puesta de largo de Ernesto Anastasio en la vida política y empresarial: la conferencia que, en febrero de 1918, pronunció en el salón de actos de Fomento del Trabajo, la gran patronal de Cataluña, organizada por la Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona, con el título “El personal de navegación. Su formación y reclutamiento. Los centros de instrucción marítima”.



Ernesto Anastasio y su esposa Rosario Pastor hacia 1908-1910
(archivo de la familia)

II. 1. Vuelta a la vida societaria

Nada más iniciar su carrera como práctico del puerto de Barcelona, Anastasio reemprende con más brío si cabe su compromiso con las actividades societarias, no sólo con la Asociación Náutica Española, como veremos. La portada del número 61 del *Boletín Náutico*, fechado el 1 de julio de 1907, publica sin firma un artículo escrito sin duda por Anastasio, “Marina Mercante”, donde aboga, con gran visión de futuro, por la creación de una zona franca en el puerto como instrumento para incrementar el comercio y por ende el transporte marítimo. Y se presenta a las elecciones de la junta directiva de la ANE que habían de celebrarse el 7 de julio. Al día siguiente, el diario *La Vanguardia* informaba que:

En la junta general ordinaria celebrada por la Asociación Náutica Española, para la renovación de los cargos de la junta directiva, resultaron elegidos los señores siguientes:

Presidente: don Ernesto Anastasio. Vicepresidente primero: don Eduardo Sánchez. Vicepresidente segundo: don Matías Lloret. Secretario general: don Mariano Martí. Tesorero contador: don Enrique Núñez. Vocales: don Manuel Bayona, don Juan Gómez Méndez, don Julio Batlle, don Ricardo Pareja, don José Lotina, don Antonio Camins, don Agustín Tonda, don Antonio Castellá, don Hilario Mendiluce y don Enrique Nacher.

De nuevo en la presidencia de la ANE, ahora con autoridad indiscutible, Anastasio desplegará hasta 1913 una intensa actividad orientada a conseguir los fines de la organización mediante el diálogo y la razón frente a los armadores y los poderes públicos, un camino fatigoso que nunca contó con el apoyo de una parte de los asociados, proclives a las palabras iracundas y a la fuerza bruta, si fuera posible. Esos asociados acabaron marchándose a partir de 1909, refundando la vieja asociación Fomento de la Marina Española, que a partir de ese momento y hasta su fusión con la ANE, dedicará buena parte de su actividad a criticar a la Asociación Náutica e insultar a su presidente, Ernesto Anastasio, convertido en el rival a batir, un ejemplo precoz de la maldición de la sedicente ultrazquierda que confunde el objetivo de su actividad y acaba por considerar

como único y mayor enemigo a las organizaciones afines que no comparten sus dictados. La ANE es tachada desde el órgano de Fomento de la Marina Española como “feudo de José Juan Dómine y funesta para la clase”; y sus miembros tachados como “gentuza” y “grupo de roedores”, traidores y ruines. “Cuando podrá presentar la Náutica un solo caso de dignidad societaria? (...) ¿Cuándo nos podrá la Náutica mostrar un solo caso de civismo y dignidad profesional?”, se preguntan los redactores de la *Revista Náutica*, órgano de Fomento de la Marina Española, Corporación Oficial. A Ernesto Anastasio lo tachaban de mandón, ambicioso, egoísta y, naturalmente, traidor a la clase; y le acusaban de acaparar cargos y trabajos que otros podían ocupar.

El primer editorial del *BN*, con Anastasio de nuevo al mando, constituye desde el título, “¡A trabajar!”, un verdadero manifiesto:

Estamos en pleno desaliento, abandonados a la vulgaridad de la rutina, inactivos, torpes, como respondiendo a un pacto innoble de pereza, como si pretendiéramos con empeño suicida volver por los fueros de aquella proverbial indiferencia nuestra que nos conduciría a la ruina profesional y a la muerte colectiva.

Tras esta admonición, Anastasio conmina a los miembros de la Náutica a implicarse a fondo en la asociación.

Yo no sé a lo que he venido ni para lo que se me ha llamado a la presidencia de la Asociación, aunque sí desde luego puedo asegurar que no sé dirigir nada que de dirección no sea susceptible, y que si la Asociación no dice lo que quiere dejando oír su voz en las juntas y prestando todos un concurso incondicional y desinteresado a nuestros trabajos, que pueden ser muchos y muy eficaces, difícilmente haremos nada de provecho, y nada de particular tendría que el esfuerzo de unos pocos, por noble, levantado y entusiasta que sea, resultare ineficaz e impotente para evitar que llegara a iniciarse una funesta decadencia.

La ‘Asociación Náutica Española’ se ha creado un nombre y una reputación envidiables y el uso acertado y discreto de los derechos que supo conquistar le dan indiscutible autoridad para nuevas campañas que le reporten éxitos brillantes; pero es preciso que no se duerma ni desfallezca nadie: que vengan a aplaudir o a censurar; pero que cumplan como buenos vieniendo todos.

La visión que tenía Anastasio de una organización societaria, o sea de cómo conseguir la mejora de la clase náutica, pasaba en primer lugar por la unidad; y en segundo lugar por defender los intereses comunes de trabajadores y empresarios, una visión opuesta a la que empezaba a imponerse, por la influencia del socialismo y el anarquismo rampantes en Cataluña, entre los marineros y los marinos, convencidos de que el trabajo y el capital son antagónicos e incompatibles y sólo cabe entre ellos una lucha de clases en todos los frentes. En esos años, Anastasio condujo a la ANE con moderación, confiando en el triunfo de la razón cuando se utilizaban los cauces adecuados. El editorial del *BN* de diciembre de 1907, escrito sin duda por Anastasio, constituye una buena muestra de esa visión. Con el título de ‘Falta iniciativa’, afirma que estamos en *plena decadencia*, que los armadores españoles *están desalentados y el marino, mientras navega a viva fuerza porque a ello le obliga la lucha por la vida, ni tiene otra ambición, ni siente otros anhelos que dejar el medio ambiente de los barcos*. Los armadores desilusionados lo esperan todo de *los efectos milagrosos de una ley protectora*; por su parte, los marinos aguardan que *la Providencia intervenga y resuelva el pleito de sus reivindicaciones*, que se manifiestan con *quejas incoherentes*. A los primeros les falta *orientación segura* para resolver el *problema económico que plantea la explotación de una flota*. Y los marinos carecen, *por su culpa, única y exclusivamente por su culpa, de una organización con vigor y robustez suficientes para que se les reconozca personalidad indiscutible y para que con ella vaya palmo a palmo ganando la emancipación*. Anastasio proclama su fe en la gestión inteligente y enérgica, que no necesita muletas oficiales, y que el éxito de *una competencia viene determinado por una administración severa de la empresa, tan reñida con las prodigalidades como con la mezquina retribución del personal*. ¿Soluciones?, el editorial alaba la *gestión privada, sana y bien orientada* de la casa Piniellos, que acaba de ordenar la construcción de *dos magníficos trasatlánticos que han de hacer viajes rápidos a la América del Sur*. El artículo acaba reiterando la ideología liberal del autor:

Mientras la iniciativa particular duerma esperando que la gestión oficial allane su camino de dificultades y de obstáculos, irán las cosas de mal en peor, sobre todo los pilotos a quienes de años ya se les promete instrucción en unos institutos náuticos que han de ser la última palabra en su clase, y cuya implantación indefinidamente se demora porque los pilotos no lo piden todos ni saben pedirlo.

En febrero de 1913, Anastasio anticipa las reivindicaciones salariales de los trabajadores, que eclosionaran a finales de año y principios de 1914, y reflexiona sobre el ejemplo de los armadores, organizados en torno a la Asociación General de Navieros Españoles. La negociación colectiva, sostenía de forma clarividente, era fruto de las leyes sociales y las fuerzas económicas:

La organización personal, en su más amplio sentido de la Marina mercante, andará coja mientras al lado de la Asociación General de Navieros Españoles no funcione una asociación general o federación de oficiales de la Marina civil y otra de personal subalterno para tratar y resolver colectivamente lo que en otro tiempo fue negocio individual y privado.

No es ello una cuestión doctrinal, sino de hecho y de los tiempos que vienen; no obedece a una combinación premeditada por nadie sino al impulso fatal de las leyes sociales y a la situación actual de las fuerzas económicas; no es una fórmula de guerra ni aun de luchas, sino de paz y paz duradera.

Anastasio insiste en su labor pedagógica sobre el papel de las sociedades náuticas al analizar los problemas de dos navieras gijonesas con su personal, bien resueltos mediante el diálogo. Previo a entrar en materia, el presidente de la ANE consigue que los navieros reconozcan el papel representativo de las asociaciones náuticas, algo conseguido en Gijón al negociar con los armadores, y la idea -ya expuesta en el editorial del *BN* de enero 1913- de que la negociación de las condiciones de trabajo, y en particular el salario, intervenciones que son el núcleo de la acción sindical, constituye la *esencia y razón última del sucesivo y orgánico desenvolvimiento de las asociaciones náuticas*.

A principios de 1908, Anastasio fue elegido por la Sección de Navegación de la Cámara Oficial de Comercio de Barcelona para formar parte de la comisión encargada de analizar y dictaminar el proyecto de Ley para el Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas. Formaban parte también de esa comisión Bosch Alsina y Ricart y Giralt.

En esa escalada de participación política, Anastasio firmó en mayo de 1908, como presidente de la Asociación Náutica Española, el manifiesto en pro del proyecto de la futura Ley Maura, junto a todos los representantes en Cataluña del mundo marítimo empresarial, societario, académico y social. Y en 1911, en la Junta Central de la Liga Marítima ya participa “brillantemente el practico del puerto

de Barcelona Ernesto Anastasio”, según publicó el 11 de julio el *Heraldo de Madrid*, aunque su incorporación de pleno derecho a la dirección colegiada de la LME no se produjo hasta el 1 de mayo de 1916.

Particular mención merece su intervención en el mitin marítimo, “para la defensa de capitanes, pilotos y en general de la gente de mar”, que se celebró en la sede de la Asociación de Consignatarios y Navieros de Barcelona el domingo 23 de julio de 1911, en el que Ernesto Anastasio pronunció un “brillante discurso”, según la información de *La Vanguardia*. Expuso los trabajos realizados en la Junta Consultiva de Navegación y Pesca, encaminados a hacer realidad el Montepío Marítimo Nacional Único, frustrados por “el egoísmo de las Compañías navieras subvencionadas por el Estado, que en vez de entregar el 4 por 100 de las primas de navegación concedidas por el Gobierno, se reservan ese capital y forman Montepíos dentro de las mismas empresas navieras, de los que disfrutaban únicamente sus empleados”. Para Anastasio, el espíritu de la ley exigía que ese dinero público, de la nación, debía beneficiar a todos los marinos, de todas las empresas navieras.

A finales de 1912, Anastasio se empeñó de nuevo en la iniciativa de refundar la Federación de las Asociaciones de marinos. A tal fin asistió en Madrid a la asamblea de capitanes, pilotos y maquinistas de la marina mercante “que aspiran a que en el nuevo organismo ingrese, no sólo el personal que trabaja en las costas de España, sino todos los españoles, incluso los que estén al servicio de factorías o buques extranjeros. Especialmente las repúblicas sudamericanas dan un enorme contingente de personal español, incluso en la marina de guerra” (*Vida Marítima*, 20 de noviembre de 1912). Participaron en el proyecto las dos asociaciones náuticas de Barcelona, y las de Alicante, Bilbao, Coruña, Huelva y Gijón; y las asociaciones de maquinistas de Bilbao, de Cádiz y de Barcelona. Aprobaron un reglamento y se comprometieron por su honor a acatar cuantos acuerdos pudiera tomar la junta de la Federación. Gerardo Armona, presidente de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao, fue elegido para presidir el nuevo proyecto federativo.

En el editorial del *Boletín Náutico*, enero de 1913, “De Federación”, Ernesto Anastasio escribe un cántico renovado a la idea de unidad, de federación, para la que la ANE *no escatimará los esfuerzos que sean necesarios. Estamos en regla*, sentencia.

El papel de Ernesto Anastasio en los proyectos de unidad de, al menos, los titulados de náutica y máquinas, queda patente en lo que sus propios compañeros escribieron en el *BN* de abril de 1913, con motivo de la constitución de la Federación de Oficiales de la Marina Civil Española (FOMCE). El banquete para celebrarlo se organizó en Barcelona el 15 de marzo de 1913 y, entre otros, tomó la palabra Miguel Pellicer, representante de la Sociedad de Maquinistas de Bilbao, que abogó también por la unión de Pilotos y Maquinistas “y rindió tributo de admiración a nuestro Presidente Ernesto Anastasio por su abnegación y civismo demostrado en pro de nuestro ideal”. Añadió que Ernesto Anastasio “había sido víctima de las insidias y calumnias más infames sin que por ello se desalentara nunca en su apostolado por la clase (...) Muy aplaudida fue la peroración del Sr. Pellicer”. Cuando se levantó para hablar Ernesto Anastasio “una estruendosa salva de aplausos le saludó”. Sigue el artículo alabando la oratoria de Anastasio “que bien sabido es cuanto brillantemente, con cuanta elocuencia sabe llevar a flor de labio, los conceptos que a su poderosa mente inspira su corazón”. Según la crónica, Anastasio “habló extensamente de la necesidad de la Federación y de la Asociación para el cumplimiento de los fines que persiguen los oficiales de nuestra marina civil”. Y afirma: “El efecto que produjo el discurso de Anastasio es indescriptible. Todos queríamos abrazarle, todos queríamos mostrarle nuestra adhesión”. En resumen, para acabar, “Anastasio consagrado como el más noble amigo del marino”.

Ernesto Anastasio fue elegido en diciembre de 1914 presidente honorario de la ANE, cargo en el que, reelegido en julio de 1916, permanecerá hasta la fusión de la Náutica y Fomento en una única organización en enero de 1918: la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española. Para celebrar el nombramiento honorario de Anastasio, los miembros de la ANE organizaron un banquete pantagruélico, servido por la casa Pince en el local de la Asociación: consomé en taza, camarones Bossini, lubina tártara, filete de buey Gobard, jamón y jabalí en áspic, pavo asado, bizcocho helado, postres, café, licores y habanos; adornada la cabecera del local con flores y plantas tropicales, banderas del Código Internacional de Señales Marítimas y una gran fotografía de Ernesto Anastasio. Le entregaron una placa dorada con la siguiente inscripción:

A don Ernesto, Anastasio Pascual, presidente honorario de la Asociación Náutica Española,
sus mejores amigos.
Barcelona 15 de diciembre de 1914

Tras descorcharse el champaña y escuchar las palabras de Anglés de Yebra, director del BN, el homenajeadó agradeció “en sentidas y elocuentes palabras el obsequio de que era objeto. Dijo que siempre había trabajado para hacer de la gente mar marinos expertos y ciudadanos cultos. Terminó ofreciéndose incondicionalmente para cuanto pueda ser en provecho de la A.N.E. y de los marinos en general” (*La Vanguardia* 7 de enero de 1915).

Los hechos posteriores, la fusión con Fomento de la Marina Española, organización dedicada en los últimos años a denostar a Anastasio y divulgar mentiras, insidias y calumnias sobre la Asociación Náutica, llevó a Ernesto Anastasio a cortar la relación con las organizaciones societarias, cuya acción derivaba sin parar hacía la crispación radical y violenta, la palabrería de trincheras y el enfrentamiento bélico. Para Anastasio, esa deriva llevaba directamente al fracaso y la frustración. Por supuesto, los cambios de rumbo de su vida, cada vez más próxima al mundo empresarial, debieron también contribuir. Cuando Julián Amich le entrevista para la revista *Navegación*, en febrero de 1919, Anastasio confiesa que no quiere oír nada respecto a su fecunda trayectoria como líder carismático de las sociedades náuticas:

Al enterarse de que deseamos publicar una entrevista con él, se opone, diciendo:

— Mire: yo soy marino antes que todo. Navegando me hice hombre; en el mar empecé a luchar y por él he llegado a mi situación actual. En *Navegación* publican ustedes, alternadas, dos secciones; «Nuestros navieros» y «Nuestros marinos». A mí debe incluirme en la de marinos, pero aunque yo lo sea, hay muchos capitanes que tienen un historial de mando y navegación bastante más extenso y brillante que el mío. Con decirle a usted que a los veintiséis años gané las oposiciones a práctico del puerto de Barcelona y por lo tanto me retiré de navegar, está dicho todo.

— ¡Oh! Eso no importa. En la generación de usted, que es brillantísima, hay una serie de capitanes que dan honra y provecho a las casas armadoras mandando sus buques, pero hay otros marinos, usted entre ellos, que desde tierra han trabajado tanto o

más que los que han navegado, no sólo por el progreso de la marina mercante, sino también por sus compañeros.

Al oír nuestras últimas palabras sonrió amargamente y dijo:

— No. Por favor no lleve usted la conversación hacia la cuestión social. Actuando en nuestras Sociedades, en las que trabajé mucho, tuve muchos disgustos y pocas satisfacciones. Disgustos de los más terribles de mi vida. Por las Sociedades náuticas perdí la intimidad de hombres con los que me unía una amistad tan entrañable que parecía que no podía enfriarse jamás, y esto no podré olvidarlo nunca. Por favor se lo pido: hablemos de otra cosa.

II.2 Fundación de la Federación de Prácticos de España

Ernesto Anastasio tardó poco tiempo en percatarse de los problemas que tenía el servicio de practicaje y de las amenazas que se cernían por la presión de las navieras que pugnaban por conseguir por ley el practicaje libre y discrecional, una medida que sin duda tendría como efecto inmediato una sustancial reducción de la seguridad de las maniobras de los buques en aguas portuarias, y un desmantelamiento de las corporaciones de prácticos.

La primera norma que regula el practicaje obligatorio se encuentra en las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble y muy leal Villa de Bilbao, aprobadas por Felipe V en 1737, si bien la primera ley con carácter general no se promulgó hasta las Ordenanzas Generales de la Armada, 1793, durante el reinado de Carlos III. Las ordenanzas de 1793 contienen, con matices, las notas esenciales del servicio de practicaje actual:

- Obligatoriedad del servicio con exenciones tasadas.
- Necesidad de nombramiento oficial para ejercer de práctico.
- Remuneración del servicio por los buques que lo utilizan.
- Dependencia del capitán de puerto (entonces autoridad marítima)

De todas formas, como afirmó el práctico Manuel Bilbao en la memoria de la Federación de Prácticos de 1956, “hasta el último tercio del siglo XIX, cuando hicieron su aparición los primeros buques con propulsión propia, el Servicio de Practicaje de los puertos, en la forma que hoy se conoce, era realmente inexistente”. Los prácticos de puerto eran simples marineros o pescadores que, conociendo la localidad, se limitaban a indicar a los capitanes el lugar del fondeadero. La revolución industrial en el transporte marítimo y la construcción de puertos artificiales, con muelles donde atracar, puso en cuestión la labor de los prácticos de puerto, la cualificación profesional y el nombramiento para ejercer, y el precio del servicio. En función de la capacidad de influencia que tuvieran los ministerios de Hacienda y de Fomento, en detrimento del Ministerio de Marina, se pasaba de una postura oficial que abogaba por la libertad de practicaje a la opuesta: practicaje obligatorio, con contadas excepciones. Finalmente, la RO del Ministerio de Hacienda de 17 de diciembre de 1885 (Gaceta de Madrid de 13 de enero de 1886) y, particularmente, la RO del Ministerio de Marina de 11 de marzo de 1886 (Gaceta de Madrid de 24 de marzo de 1886), una norma excelente en opinión de Ernesto Anastasio, pusieron las bases del servicio de practicaje moderno.

Con su experiencia societaria, Ernesto Anastasio vio con claridad que era urgente unir las organizaciones de prácticos existentes en cada puerto, que iban a su aire, sin apenas coordinación. Los abundantes debates sobre la futura Ley de Comunicaciones Marítimas, conocida como Ley Maura, promulgada el 14 de junio de 1909, exigían una organización potente para influir en su redacción con posibilidades de éxito.

Las bases de 1886 dejaban la regulación concreta del servicio, examen y habilitación de los prácticos, tarifas y zona de practicaje, a discreción de una junta que había de crearse en cada puerto, presidida por el capitán de puerto y compuesta por dos prácticos, un capitán de la marina mercante de reconocida competencia, un armador o naviero y un consignatario, elegidos todos ellos entre los miembros de sus respectivas clases. Aunque la norma tenía como ventaja una notable flexibilidad para adaptarse a los cambios sin necesidad de modificación alguna, causaba una dispersión propicia al egoísmo y tenía la desventaja de crear entre los prácticos un sentimiento de pertenencia a un puerto, no a una profesión, de modo que en cada enclave, según

la correlación de fuerzas y la cultura empresarial dominante, más autoritaria o más dialogante, el practicante era una actividad dignamente considerada y remunerada, o un oficio con escaso reconocimiento.

De hecho, nada más empezar a ejercer de práctico, consciente de que la división por puertos constituía un serio impedimento para defender los intereses colectivos con esperanzas de éxito, Ernesto Anastasio había desplegado su inmensa capacidad de trabajo para convencer a sus colegas de la acuciante necesidad de organizarse. Redactó un manifiesto y un borrador de estatutos que circuló por todas las Corporaciones de Prácticos de España, escuchó las críticas y organizó en Barcelona la magna asamblea del 15 de mayo de 1908, con 205 prácticos presentes, que aprobó la creación de la Federación, fijó los estatutos y le aclamó como presidente. Los prácticos adheridos a la Federación representaban a las Corporaciones de los puertos de: Aguilas, Alicante, Almería, Barcelona, Bayona, Bilbao, Burriana, Cádiz, Cartagena, Castellón, Corcubión, Coruña, Denia, Gandía, Huelva, La Guardia, Málaga, Marín, Mazarrón, Palamós, Pasajes, Portman, San Feliu de Guixols, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, San Sebastián, Tarragona, Valencia, Vigo y Villa-Carlos (Mahón). Ernesto Anastasio Acababa de cumplir 28 años y sólo ostentaba 11 meses de antigüedad como práctico.

El reglamento de la Federación fue propuesto para su aprobación oficial el 25 de febrero de 1909 y ratificado por disposición ministerial el 9 de marzo siguiente.

Manuel Bilbao, que fue presidente de la Junta Directiva de la Federación de Prácticos de Puerto de España y de su Mutualidad Benéfica, y que trató en numerosas ocasiones con Ernesto Anastasio, publicó en 1956 una “Memoria”, con la finalidad de “llevar al conocimiento de los actuales compañeros, las incidencias, trabajos, gestiones y hasta luchas que hubo que sostenerse por destacados compañeros, hasta alcanzar la actual situación”. Para Manuel Bilbao, la motivación de Ernesto Anastasio para crear la Federación fue puro altruismo social:

Observó las pobres condiciones en que ejercían su función la gran mayoría de sus compañeros y lo exiguo de sus haberes, siendo las causas de ello, aparte de varias razones de tipo personal, el total aislamiento en que vivían en sus propios puertos y obligados a los usuarios de los mismos. Existían también en

aquellos tiempos otros múltiples problemas, quizás hoy incomprendibles, pero desgraciada realidad entonces. Estas consideraciones le indujeron a pensar en la necesidad de unirlos al objeto de conseguir con esta unión las ventajas de todo orden (...).

Por su parte, Francisco José Iañez Llamas, afirma en su valiosa historia del practicaaje en España, que la amenaza para los prácticos que suponía la ley de 1909 fue “el verdadero revulsivo que terminó cuajando la formación de una asociación de todos los prácticos de puertos españoles, denominada Federación de Prácticos de puerto de España, presidida por Ernesto Anastasio Pascual”.

La trayectoria biográfica de Ernesto Anastasio permite pensar que dedicó su tiempo y su capacidad a organizar la Federación de Prácticos por idealismo, un incentivo poderosísimo cuando uno es joven y confía en mejorar el mundo. También era una forma de dar salida a su talento y afán de mejorar colectiva y personalmente.

Al cumplirse el primer año de vida de la Federación de Prácticos de España, Ernesto Anastasio redactó una larga memoria titulada “Nuestro objeto”, fechada el 22 de junio de 1909, que constituye un documento luminoso sobre el practicaaje y la fuerza de la unión y la organización, un discurso ideológico donde sienta las bases de lo que ha de ser el practicaaje y la marina mercante. Una pieza maestra de su ideario. Reproduce el artículo 18 de la Ley de 1909 (de pasada denuncia que el Gobierno *se muestra propicio a los intereses de las clases patronales de la marina mercante*), donde se prevé que el ejecutivo reformará los reglamentos de practicaaje y amarrar y simplificará y abaratará sus tarifas. Atribuye a los navieros de Bilbao la obsesión con el practicaaje, y admite que los marinos mercantes no tienen instrumentos para influir y relacionarse con el poder político. Hace un elogio de la práctica, *caudillo invencible de la riqueza*.

El texto está dividido en diferentes partes. En la titulada “Prácticos” expone que éstos son *hombres de mar experimentados, prácticos, para que en las entradas y salidas compartan la responsabilidad del capitán, o la asuman toda según los casos, le asesoren acerca de los peligros submarinos, le aconsejen la maniobra más propicia para evitar los visibles, la más rápida y de menos riesgo para amarrarse o para una salida difícil*. Ernesto Anastasio rechaza *robusta y terminantemente el practicaaje voluntario que se observa en el texto de la ley*.

En la parte que titula “Practicaje” recoge la definición establecida en la RO de 12 de noviembre de 1906: el acto de conducir o guiar un buque al fondeadero y dejarlo anclado en él. Afirmo que esa definición se refiere *a la primitiva naturaleza del practicaaje, antes de la época actual del florecimiento de los puertos artificiales*. Sigue que lo más esencial de la misión del práctico es *el gobierno del buque para que pase siempre por parajes de más profundidad que su calado*; y se extiende luego explicando las características del practicaaje según las características del puerto.

En “Practicaje obligatorio y potestativo” analiza esa alternativa, vigente, por cierto, hoy en día. En España, desde antiguo, *la legislación española reconoce la imprescindible necesidad del practicaaje*. Cita al respecto la RO de 6 de abril de 1853: *... es indispensable la concurrencia de un piloto práctico conocedor del lugar...*; cuestiones de sentido común que *no necesitan demostrarse, ni cabe discutir las*. Según Anastasio el practicaaje voluntario es fruto del cálculo económico, pues si fuera gratuito o lo hubiera de pagar alguien que no fuera el armador, éstos no pondrían el más mínimo reparo al servicio; *ello con ser muy disculpable y muy humano, no es una razón que pueda tenerse muy en cuenta para discutir con seriedad la esencia del problema*. Se muestra comprensivo con el armador que hace cuentas a fin de año y observa que los gastos de practicaaje son relevantes y lógicamente *investigue si realmente puede o no prescindir de un servicio del que él sabe, como cosa más importante, que le cuesta dinero*. Un pensamiento *influido por un sensible prejuicio que rechaza instintivamente cualquier juicio desfavorable a su tesis*. *De la propiedad de una cosa -sigue Ernesto Anastasio- no puede derivarse el derecho de destruirla de una manera anormal, que implique un peligro para personas o un perjuicio para otros propietarios*. Su tesis es que la falta de práctico supone un serio peligro para los barcos. *Allí donde existen intereses conexos (...) las leyes han de ser tales que establezcan en el derecho de cada individuo las indispensables limitaciones para que pueda convivir y sea compatible con el derecho de los demás (...)* *El derecho a la vida de los tripulantes impide que el derecho de propiedad del armador se extienda hasta poder hacer navegar su buque en condiciones que hagan temer por su seguridad*. La ley ha de garantizar la seguridad de los puertos, *y ¿qué otra garantía puede haber superior a la del práctico?* Fuera del caso de los capitanes con conocimiento experto de los puertos *no está en el espíritu de ninguna ley, ni autorizado por el sentido común, el que se concedan facultades a los capitanes para utilizar o prescindir del práctico en las entradas y salidas de los puertos*. Anastasio excluye de la

obligación de coger práctico a los barcos que llevan un *práctico titular a bordo*, o que realizan navegaciones de cabotaje al mando de un capitán experto. La tolerancia de la ley, *dejando a la voluntad del capitán el utilizar o no los servicios del práctico, es una tiranía para el capitán mismo, que no lo toma nunca ante el temor de incurrir por ello, en el desagrado de su armador*. Lo del cabotaje indiscriminado lo ve cuestionable: *¿de dónde se saca que, por el hecho de hacer un buque navegación de cabotaje, el capitán, que puede embarcar de nuevo, se halle súbitamente investido de la práctica suficiente para entrar en puertos que no frecuentó, como si la práctica fuera condición del buque y no de quien lo manda?* Incluso cuestiona a los capitanes de cabotaje con experiencia, pues desconocen las condiciones concretas del puerto en el momento de entrar o salir de él. Para Anastasio, el práctico de puerto tiene dos misiones: una técnica y otra de policía, *derivada de las instrucciones que recibe de la autoridad competente para la distribución de los atraques*. Lanza en favor de la necesidad del servicio de practicaje obligatorio para todos los buques, con mínimas exenciones, la siguiente idea: *El capitán de un barco no es otra cosa que un perpetuo calculador de problemas. En el mar resuelve constantemente los relacionados con la situación por estima u observaciones astronómicas; y como es a bordo juez, notario, y gobernador de su dotación, resuelve también problemas de justicia y de disciplina y orden*. Y a continuación se pregunta cómo el capitán ha de poder entrar solo en puerto *si desconoce la realidad que va a encontrarse*. Insiste que el capitán ignora lo que ha de hallar en el puerto, mientras los prácticos lo saben todo. *Un práctico no es más que un marino dedicado a la especialidad del puerto, y aunque en todos los demás aspectos del hombre de mar sea inferior al capitán, dentro del puerto ha de substituirle con ventaja o aconsejarle con fundamento, porque dispone de más medios*. Añade a todos los argumentos el del tiempo: el práctico invierte el tiempo mínimo posible en las maniobras por su práctica; y el de los cambios en los puertos. *Véase, pues, por qué interminable serie de razones el práctico es y será siempre una necesidad imprescindible, una garantía inexcusable de seguridad, de rapidez y de orden en los puertos*.

En “El practicaje no es un impuesto” aborda Ernesto Anastasio la retribución *de los servicios de practicaje y de su imprescindible necesidad (...) que viene tratándose por algunos, con obligación de estar mejor enterados, como si fuera un impuesto*. Responde categórico: *Ni por la esencia del servicio, ni por los procedimientos y formas de la percepción y el pago de las tarifas, ni por la manera de confeccionarse éstas, ni últimamente, por el modo de intervenir y administrar lo recaudado, tiene la menor analogía la tarifa de practicaje*

con un impuesto del Estado. Para Ernesto Anastasio, *el Estado reconoce la necesidad del servicio y ha sentado las bases para que éste se desenvuelva de una manera regular y ordenada; después cada localidad de por sí ha confeccionado su reglamento especial y sus tarifas dentro de lo ordenado en general por aquellas bases*. Puesto que las tarifas no son un impuesto, sino un libre contrato, *¿qué razones puede tener el Estado para abaratarlas?*, se pregunta. Critica así lo establecido en el artículo 18 de la Ley de protección a las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909 (Gaceta de Madrid n. 168, 17 de junio de 1909), que establece que el Gobierno “reformulará los reglamentos de practicaje y amarraje, y simplificará y abaratará sus tarifas, haciendo de éstas una reducción especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8, 9 y 17. Declarará exentos de las de practicaje, en cuanto sea posible, los buques de cabotaje, y hará, en general, potestativo dicho practicaje para los buques nacionales en los puertos que reúnan determinadas condiciones, y que sólo sea inexcusable el amarraje”. Se publicó un reglamento provisional de fecha 27 mayo, publicado en la Gaceta de Madrid el 28, pero el reglamento definitivo se demoró hasta el 13 de octubre de 2013 (Gacetas de 21, 22, 23 y 24 de octubre).

El siguiente capítulo, “Las bases de 11 de marzo de 1886 que se han de reformar”, constituye un elogio de la RO de 11 de marzo de 1886, una ley buena *porque es liberal y amplia y muy sencilla; porque no es ley de detalles; porque está inspirada en el más absoluto respeto a las diversidades locales*. Por tanto, su reforma *no habría de penetrar mucho más allá de la superficie o vestidura externa de la ley, sin afectar lo que constituye realmente su esencia*. (...) *Y toda la esencia de la ley, y toda la fuerza de su bondad está, sin disputa, en la organización, ponderación y atribuciones de las juntas locales de los puertos*.

En “La comisión que ha de redactar los reglamentos de la ley en el ministerio de fomento”, alienta Ernesto Anastasio la idea de que los prácticos *son marinos antes de todo*, y éstos han quedado huérfanos de toda representación para discutir *cuestiones esenciales para el porvenir de las clases náuticas, que afectan a algo tan capital como las prácticas de alumnos de náutica y aprendices maquinistas, la creación de institutos benéficos, montepíos o cajas de pensiones para los marinos viejos o inválidos, y los practicajes, que son salvaguardia de la responsabilidad del capitán*. Afirmar categóricamente que *tenemos fe ciega en la fuerza de la razón*. A continuación, sin mencionarlo se refiere al puerto de Bilbao, donde *se viene batallando*

por el practicante potestativo, posibilidad de la que queda excluido el gran cabotaje y la altura, y que afecta solo al cabotaje, reservado a buques españoles. Explica que las *sabias bases de 1886* ya resolvieron el problema con la figura de los prácticos titulares. Se refiere a continuación a que la ley de 1909 habla de simplificación y abaratamiento de tarifas y de reducciones especiales para los buques que reúnan determinadas condiciones. Y se pregunta: *¿abaratamiento de tarifas? ¿por qué o por quién? (...) ¿cómo pueden ser caras si se necesita, para fijarlas, la conformidad de navieros y consignatarios, que son los que las pagan? ¿qué falta les hace una ley para hacer lo que sin la ley puede hacerse?* Acaba el texto, como tantos de Ernesto Anastasio, con una pincelada de ironía: *Deberemos gratitud a los señores de la Comisión si quieren tomarse el trabajo de leer y tomar nota de estas manifestaciones nuestras. Por la favorable acogida que han de prestar a estas líneas se la anticipamos.* Una vez manifestado ese quiebro, acaba el discurso lamentando el contrasentido de que sea el Ministerio de Fomento el competente en materia de practicajes, cuando *los datos técnicos que hay que tener en cuenta (...) corresponden de lleno a la Dirección general de Navegación y al Ministerio de Marina.*

La figura de Ernesto Anastasio Pascual, a quien ayudó el práctico Francisco Vilá Tió, resultó clave para la organización colectiva de los prácticos españoles y para la defensa de sus intereses profesionales y corporativos. Anastasio presidió la Federación durante todo el tiempo que ejerció de práctico, hasta febrero de 1918. El actual Colegio Oficial Nacional de Prácticos es heredero directo de aquella gran obra.

II. 3 La carrera de Derecho

— ¿Cuándo se le ocurrió a usted estudiar la carrera de Leyes?

— *Lo había pensado desde hacía mucho tiempo. Yo tenía deseos de quedarme en tierra para trabajar, para hacer algo. El conseguir la plaza de práctico, que para muchos es un fin, para mí no fue más que un medio con qué asegurarme la vida y poder ensanchar y llevar a cabo mis ansias de trabajo. En la caseta de prácticos se pierden muchas horas, que yo aproveché estudiando las asignaturas de abogado. Una vez terminada la carrera, puse este despacho en compañía de mi amigo González Bárcena. Más tarde, ya lo*

sabe usted, hubo aquel cambio de propiedad de buques del Norte al Mediterráneo y estuve como abogado al servicio de la Compañía Valenciana y de Ferrer y Peset. Mi intervención en los asuntos marítimos fue cada vez más intensa. (Entrevista de Julián Amich a Ernesto Anastasio en 1919)

Anastasio hizo la carrera de Derecho como alumno libre, sin pisar las aulas de la universidad ni experimentar su ambiente. La fórmula que aparece en la documentación de su expediente universitario habla de “estudios privados” o “estudios que tiene hechos privadamente”. Dada su trayectoria y experiencia, fácil resulta aventurar que visitaría a los profesores de las asignaturas que pensaba cursar para que le aconsejaran sobre la bibliografía a estudiar y pedirles si podía contar con ellos en caso de dudas. Lo cierto es que se sacó la carrera en tres cursos: 1909-1910; 1910-1911; y 1911-1912.

Para poder matricularse en la universidad, Anastasio necesitaba el título de bachiller, que se obtenía después de superar la reválida, un trámite académico que no había completado antes por falta de medios económicos y porque no era necesario para matricularse en Náutica. Ahora lo necesitaba. Para preparar el examen de reválida fue a una academia, donde le aconsejaron estudiar durante un año. Ernesto Anastasio consideró excesivo el plazo y decidió visitar al director del Instituto en que había cursado sus estudios, un ilustre cervantista, sacerdote, de nombre Clemente Castejón. Cuando supo el objeto de su visita, el director decidió ayudarle en su propósito, que era el de hacer la reválida en el menor tiempo posible. Encerró a Anastasio en un aula, llamó a un bedel para que trajera recado de escribir y algunos pliegos de papel y le dictó varios temas a desarrollar. Procedimiento similar hubo de pasar en el examen de Ciencias, que era el que menos le preocupaba y en el que, merced a los oficios del director, le evaluó quien había sido su profesor de Geometría, Álgebra y Trigonometría. Clemente Castejón se ocupó también de gestionar la documentación del alumno. Y así, según González, “en tres días quedó felizmente resuelto lo que tanto le había preocupado durante meses”.

En el expediente del alumno Ernesto Anastasio Pascual que se conserva en el archivo de la Universidad de Barcelona consta que superó el 22 de junio de 1909 la primera prueba de la reválida, la de Humanidades, con nota de “Aprobado”, acta firmada por el presidente del tribunal, Clemente Castejón Lucas, profesor de Preceptiva

Literaria, Composición e Historia de la Literatura; por el vocal Hermenegildo Giner de los Rios, profesor de Psicología y Lógica, Ética, y Rudimentos del Derecho; y por el secretario, Francisco Miras Carrasco, profesor de Historia y de Geografía. Consta también que el 1 de julio superó el segundo examen, de Ciencias, también con nota de aprobado, acta firmada por el presidente del tribunal, Manuel Mir Navarro, profesor de Fisiología e Higiene, e Historia Natural; por el vocal Enrique Giménez de Castro, profesor de Aritmética y Geometría; y por el secretario Aurelio López Vidaur, profesor de Agricultura y Técnica agrícola. A la vista de estas actas, el rector de la Universidad de Barcelona, Joaquín Bonet Amigó, firmó el título de bachiller de Ernesto Anastasio Pascual con fecha 2 de septiembre de 1909.

Unos días antes, el 27 de agosto de 1909, Anastasio se inscribió como alumno libre en la Universidad de Barcelona, Facultad de Derecho, para examinarse de Historia Crítica de España y de Lengua y Literatura española, obteniendo en ambas materias Sobresaliente/Matricula de Honor en la convocatoria de septiembre.

Con el camino expedito, inició por libre sus estudios de Leyes durante los ratos libres que le dejaba su trabajo de práctico y su papel de presidente y líder de la Asociación Náutica Española. Hizo una carrera brillante y meteórica. El 3 de mayo de 1910 se matriculó para examinarse de Lógica fundamental, Derecho natural (profesor Juan de Arana), Derecho Romano (profesor Eusebio Díaz), Economía política (profesor Jaime Algarra), Historia del Derecho (profesor Juan Permanyer), Derecho canónico (profesor José Estanyol) y Derecho penal (profesor Joan Galcerán). A las cinco primeras se presentó en la convocatoria de junio, con notable/matricula de honor en Lógica y Derecho natural; notable en Economía; sobresaliente en Historia del Derecho; y aprobado en Derecho romano. El Canónico y el Penal los sacó en septiembre con notable.

El 11 de mayo de 1911 se matriculó, siempre como alumno privado, para los exámenes de Derecho político (profesor Gerardo del Castillo), Derecho civil 1º (profesor José Mª Planas, decano de la Facultad), Derecho administrativo (profesor Jesús Sánchez), Hacienda pública (profesor Jaime Algarra), Derecho internacional público (profesor Juan de Dios Trías), Derecho internacional privado (profesor Magín Fábrega) y Procedimientos judiciales (profesor José de Palau). Como había hecho el año anterior, se presentó en junio

de las cinco primeras (3 notables, un sobresaliente y un aprobado), y en septiembre de Procedimientos judiciales, notable; y de Derecho privado internacional, aprobado.

Para la convocatoria de junio de 1912 sólo le quedaban tres asignaturas, de las que se matriculó el 8 de mayo y se examinó en junio: Derecho civil 2º (profesor Joaquín Dualde, a quien Anastasio alabaría años más tarde como su maestro), sobresaliente; Derecho Mercantil (profesor Lorenzo de Benito), notable; y Práctica forense (profesor José de Palau), notable.

El 27 de junio de 1912 fue examinado para obtener el grado de Licenciado en Derecho y logró la calificación de sobresaliente. Según los datos estadísticos del curso 1911-1912 de la Facultad de Derecho, publicados en el anuario de la Universidad de Barcelona para los cursos 1910 a 1913, se expidieron 32 títulos de licenciado en 1912, de ellos 12 sobresalientes y el resto aprobados. A Ernesto Anastasio le entregaron su título con fecha 4 de septiembre de 1912.

Tiene lugar en este punto un hecho asombroso que revela la capacidad de trabajo y el afán de saber y de prosperar de Ernesto Anastasio. El mismo día, 10 de octubre de 1912, en que solicita por escrito su *deseo de colegiarse en el Muy Ilustre Colegio de Abogados de esta ciudad mediante los reglamentarios trámites y pago de derechos para dedicarse al libre ejercicio de su profesión*, petición que fue atendida con fecha 24 de octubre, escribe al decano del Colegio solicitando entrar en el turno de oficio.

El que suscribe Don Ernesto Anastasio Pascual, de treinta y dos años de edad, casado, natural de Pueblo Nuevo del Mar, provincia de Valencia, domiciliado en esta ciudad Rambla de Cataluña 28, piso cuarto, puerta primera, Abogado, que tiene en tramitación la solicitud y documentos necesarios para su admisión en este Ilustre Colegio, a V.I. respetuosamente expone:

Que deseando ingresar en el turno de oficio, a V.I. muy atentamente suplica se sirva acceder a lo solicitado teniéndole presente cuando ocurra la oportuna vacante.

Dios guarde a V.I. muchos años.

Barcelona a diez de Octubre de mil novecientos doce.

El propósito de Anastasio al solicitar el turno de oficio no podía ser otro que aprender con celeridad los entresijos del ejercicio foren-

se. Dada su condición de práctico del puerto de Barcelona y, entre otros cargos, vocal de la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, podemos descartar el móvil económico, común a la mayoría de quienes se apuntan al turno de oficio.

Su petición fue atendida con fecha 5 de mayo de 1913, sustituyendo la baja de José Ortiz y Ferrer. Anastasio aguantó en el turno de oficio hasta el 29 de enero de 1914, fecha en la que alegando problemas de salud solicita la baja del servicio y propone que le sustituya el colegiado Alberto Morera y Esteva.

En esa fecha, enero de 1914, Ernesto Anastasio ejerce de práctico del puerto de Barcelona, da clases, desde septiembre de 1913, de Derecho Marítimo en la Escuela de Náutica, forma parte de la directiva de la Liga Marítima, es vocal de la Junta Consultiva de Navegación, participa en diversos trabajos de la Cámara de Comercio y tiene a la puerta del hermoso despacho que estrenó en Vía Layetana número 11, primer piso, una larga cola de empresas relacionadas con el transporte y el comercio marítimo que solicitan su consejo profesional. Menos mal que en agosto de 1913 había cesado en el cargo de presidente de la ANE.

Ernesto Anastasio, nuestro querido compañero, el que con su preclaro talento, laboriosidad y virtudes que en él concurren en grado extraordinario, ha conquistado envidiable renombre entre todos lo que componen el elemento náutico de nuestra patria, el que ha alcanzado una popularidad tal que aun con el solo nombre patronímico se le conoce, ha dejado la presidencia de nuestra querida Asociación Náutica como consecuencia de las evoluciones periódicas que referentes a la constitución de juntas directivas se determinan en su reglamento.

La labor llevada a cabo por nuestro nunca bastante estimado compañero durante su actuación en el expresado delicado cargo, todos lo conocéis sobradamente; todos la hemos celebrado reiteradas veces, y el sólo conocimiento de cuanto hasta hoy ha logrado alcanzar en sus campañas en pro de nuestra clase, nos ha movido a profesarle un cariño entrañable como consecuencia inmediata del reconocimiento que todos le debemos. (*Boletín Náutico*, agosto de 1913)

En el Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona permaneció en activo hasta el 15 de septiembre de 1921, cuando comunica a la Junta del Colegio que cesa en el ejercicio activo como abogado y pide que le mantengan como colegiado no ejerciente. Y consta también que en 1914 solicitó su incorporación al Ilustre Colegio de Abogados de Cádiz para defender allí a algún cliente. Y en febrero de 1923, cesa definitivamente como colegiado en Barcelona al olvidarse de pagar la cuota correspondiente. Hacía ya muchos meses que la familia Anastasio Pastor se había mudado a Madrid, convertido el cabeza de familia, capitán y abogado, en un eficiente gestor de grandes empresas y grandes operaciones mercantiles y sociales.

II.4 El ejercicio de la abogacía

Desde que a principios de abril de 1913 pasa de colegiado no ejerciente a abogado con plena capacidad para actuar ante los tribunales, Ernesto Anastasio inicia una actividad que le reportará un sólido prestigio como jurista. Imposible abarcar los numerosos pleitos y asesoramientos jurídicos que llevó a cabo hasta que consolidó su papel en la Compañía Trasmediterránea. Nos ceñiremos a tres casos que tuvieron amplia repercusión en los medios marítimos.

El primero tuvo lugar en Málaga, a dónde había llegado remolcado un buque italiano que se hallaba en alta mar sin máquina y sin gobierno. El salvador había sido un vapor de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, la naviera que presidía José Juan Dómine, creada en 1910 por la unión de la Compañía Valenciana de Navegación, nacida en 1879 de la mano de Juan José Sister y Antonio Lázaro, y en 1890 *la que últimamente respondía a la razón social La Roda Hermanos*, de la que era gerente José Juan Dómine. Para garantizar el cobro del salvamento era imprescindible inmovilizar el buque italiano en puerto, una operación de embargo preventivo que era excepcional y complicada en aquel tiempo. Además, la naviera italiana contrató para defenderse de la demanda que interpuso Anastasio a un prestigioso abogado de Barcelona, Narciso Pla y Deniel, hermano de un obispo, más tarde cardenal, que años después llegaría a encabezar la cúpula eclesiástica en España y a quien se

atribuye la calificación de la guerra civil española, 1936-1939, como una cruzada. El abogado Pla movió todos sus resortes e incluso llegó a contratar a un abogado francés especialista en Derecho internacional privado. En vano. Atendiendo las razones y argumentos esgrimidos por el letrado Ernesto Anastasio, la jurisdicción detuvo el buque hasta que fuera satisfecho el importe del premio establecido. Una semana tardaron en cobrar los tripulantes y el empresario del buque salvador.

El segundo, también felizmente resuelto, tuvo su origen en las circunstancias de la I Guerra Mundial. Interrumpidas las comunicaciones terrestres entre Italia y España, la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África estableció un servicio semanal entre Barcelona y Génova al que dedicó el vapor LUIS VIVES, uno de los mejores buques de la compañía. Había prohibido Italia todo el comercio de oro, una ley que dio lugar a un tráfico de contrabando muy lucrativo por la diferencia de precio del metal entre Italia y España. Las autoridades italianas consideraban ese tráfico como contrabando de guerra, penado con severidad. Un día, el LUIS VIVES fue apresado y su capitán acusado del delito de contrabando. Ernesto Anastasio hubo de desplazarse a Génova y contratar en su ayuda a un penalista italiano. Había que rescatar el barco y conseguir la libertad de su capitán, tareas harto problemáticas en aquella situación. Pero lo cierto es que, a los diez días de su apresamiento, el buque salía de Génova al mando de su capitán tras pagar una modesta multa administrativa. El hecho causó un asombro general, hasta el punto de que en los medios marítimos de Barcelona y Valencia se contaba, como chanza, que los italianos “viendo llegar a su país al eminentísimo e impertérrito abogado D. Ernesto Anastasio... soltaron el Luis Vives”. El éxito tuvo como consecuencia la contratación explícita de Anastasio como asesor jurídico de la naviera valenciana y la ampliación de la relación entre José Juan Dómine y Ernesto Anastasio, una amistad que se reforzaría con el tiempo, hasta la muerte de Dómine en 1931.

El tercer caso lo contó con todo detalle el mismo Ernesto Anastasio en la conferencia que pronunció en el acto de clausura de las I Jornadas Nacionales de Derecho Marítimo, organizadas por la Asociación Española de Derecho Marítimo el día 10 de mayo de 1966. Vale la pena reproducir el texto porque al núcleo de la historia añade Anastasio detalles reveladores de la relación profesional con

José Juan Dómine, presidente de la Valenciana y, una vez constituida, presidente de Trasmediterránea.

El 1 de febrero de 1917 el Gobierno alemán notificó en una nota sensacional a los gobiernos de los países en guerra con Alemania y a todos los neutrales la declaración solemne del bloqueo de los puertos de aquellos y la prohibición del tráfico de su aprovisionamiento, con la amenaza de la sanción gravísima de hundimiento para cuantos se atrevieran a infringir aquella categórica prohibición. La declaración alemana más que sensacional fue aterradora. Era nada menos que la iniciación a todo tren de la guerra submarina. Salir a la mar, desde aquel momento, constituía un acto de verdadero heroísmo, y ante esta brutal realidad había que tomar resoluciones inmediatas. Dómine, que solía estar siempre muy enterado, supo la noticia con toda certeza un día antes de que ésta fuera difundida, y se apresuró a comunicármela y a solicitar mi parecer antes de poner en ejecución la primera medida que a él se le ocurrió y que fue la que prevaleció en definitiva.

Tenía la Compañía Trasmediterránea algunos barcos de su numerosa flota camino del Reino Unido, llevando cargamento de naranja en sus bodegas; uno de ellos, el “Rius y Taulet”, que andaba aún muy retrasado. Dómine se empeñó en que ese buque debía interrumpir el viaje y refugiarse en un puerto español. La medida parecía muy humana, pero no muy acertada, porque hubiera sido, además de brutalmente inhumano, absurdo que, a los buques ya en ruta en el momento en que se produjo la declaración de bloqueo y que, por lo mismo, la desconocían, pudiera aplicárseles sanción tan grave como la anunciada en la declaración de bloqueo. Por otra parte, los buques no iban no iban provistos entonces de telegrafía sin hilos, lo cual no fue obstáculo para detener al “Rius y Taulet” y ordenarle que entrara en el puerto de Vigo. Al deducir por las horas que llevaba de navegación, que su paso por Finisterre sería ya entrado el día, se telegrafió al semáforo y este transmitió al buque la orden de la Dirección de la Compañía para que entrara en Vigo [Ferrol en realidad] y allí esperara nuevas instrucciones. La decisión, inspirada en móviles humanitarios, no tenía la menor justificación jurídica, porque el decreto de bloqueo no establecía el trato que recibirían los buques que, en la fecha en que se dictó, estuvieran ya navegando, a los cuales parecía evidente que la prohibición no podía afectarles. El caso era serio y angustioso y se optó, como era nuestro deber, por la resolución que, si jurídicamente era tan discutible, nos daba la tranquilidad de conciencia de que la vida de los tripulantes, que era lo esencial, quedaba completamente a salvo.

El “Rius y Taulet” entró en Vigo [Ferrol] y, mientras esperaba nuevas instrucciones, se pudrió la fruta y hubo que echarla al agua, dando el bu-



Foto de estudio de Ernesto Anastasio y su primera esposa, Rosario Pastor Segarra, hacia 1914. (Archivo de la familia)

que por terminado su viaje. No se hicieron esperar las reclamaciones de los cargadores, que no tenían asegurada la mercancía contra el riesgo que había originado la pérdida total de ésta. El armador alegaba la existencia de la fuerza mayor, negada por los cargadores, y éstos cansados de esperar, no sólo amenazaron con el pleito, sino que hicieron saber que se encargaría de defenderles el Abogado que en aquellas fechas dirigía uno de los bufetes más acreditados y con mayor clientela de Madrid, y no desprovisto de cierto poder político. Se llamaba a sí mismo “monárquico sin rey”. Fue muy conocido en la profesión como buen Letrado. Me estoy refiriendo a don Ángel Ossorio y Gallardo. Y a fe que no anduvieron muy afortunados en la elección los cargadores del “Rius y Taulet”. Es bien cierto el refrán que dice que lo mejor es enemigo de lo bueno. Los grandes abogados, y yo admito sin dificultad que don Ángel lo era, cometen a veces inexplicables errores. En el caso que os estoy refiriendo, fue la equivocación de la parte contraria la que pudo proporcionarme un éxito fácil. Por eso, yo, que estoy por mis años en trance de despedirme de tantas cosas, veo con alegría cómo ha crecido y cómo se fortalece nuestra Asociación Española de Derecho Marítimo con nuevas aportaciones de hombres jóvenes, entusiastas de la especialidad, a quienes juzgo preparados para que en ningún caso les pueda suceder lo que le sucedió a mi oponente señor Ossorio, en pleito a que dio lugar el frustrado viaje del “Rius y Taulet”. Yo daba por seguro que perdería el pleito, y nunca perdía contacto con los cargadores, ofreciendo soluciones transaccionales que aminoraran las fuertes responsabilidades que con tanto fundamento imputaban a la Compañía armadora del buque; pero tal confianza habían puesto los cargadores naranjeros en las seguridades recibidas del prestigioso Letrado, a quien habían confiado la defensa de sus intereses, que hube de renunciar a todo intento de encontrar una fórmula amistosa, resignándome a esperar lo que resultara del pleito, anunciado que, en mi opinión, había de desembocar en una dura condena para los armadores.

Y llegó por fin la esperada demanda, iniciándose con ella un juicio declarativo de mayor cuantía, en la que se reclamaba a la Compañía Trasmediterránea los daños y perjuicios ocasionados a los dueños de la mercancía cargada y no entregada por el buque de vapor “Rius y Taulet” en su interrumpido viaje al Reino Unido. Temblorosamente empecé a leer el documento, bien repleto y articulado con minuciosa exposición de hechos y los correspondientes fundamentos de Derecho; pero advertí en el acto un error imperdonable: la parte actora se atribuía la cualidad de dueña de la mercancía y como tal accionaba; pero, ¿quién era y donde estaba el dueño de la mercancía? De los documentos unidos a la demanda, como está mandado hacerlo en el artículo 504 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, no resultaba acreditada la condición de dueños de la mercancía de los demandantes; por el contrario

se veía claro que los dueños eran otros, eran, sencillamente, los receptores de la fruta que esperaban en Liverpool la llegada del “Rius y Taulet” para reclamar su entrega como legítimos propietarios, mediante la exhibición del conocimiento de embarque que les acreditaba como tales.

Ángel Ossorio y Gallardo fue concejal del Ayuntamiento de Madrid, diputado a Cortes, gobernador civil de Barcelona entre 1907 y 1909, y ministro de Fomento entre abril y julio de 1919. Nació en Madrid, el 20 de junio de 1873, y falleció en Buenos Aires, el 19 de mayo de 1946.

II.5 Anastasio en la Junta Consultiva y otros organismos públicos

El afán de Ernesto Anastasio por crecer le lleva a presentarse a cuantos organismos, entes, juntas o asambleas aparecen en el horizonte. En los primeros meses de 1908 se postula, como presidente de la ANE, a la elección para formar parte de la Junta Consultiva (provisional) de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima (JC) en representación de los pilotos y capitanes. La JC fue un organismo creado en el marco de las reformas impulsadas por Antonio Maura cuando llegó a la presidencia del Consejo de Ministros, una de cuyas primeras muestras fue la reorganización de la Administración marítima, civil y militar, a través de la Ley de enero de 1908 de reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina. La JC había de estar formada, en su mayoría, por representantes elegidos por las clases e industrias marítimas civiles, comprendiendo en aquéllas, además de los patronos, los profesionales y los obreros dedicados a la navegación y a la pesca.

Para Anastasio, la Junta Consultiva fue una vía que le introdujo y le conectó con los personajes más significativos del mundo marítimo, una plataforma que le sirvió para demostrar su voluntad de resolver los problemas sociales, económicos y políticos del sector; y también le sirvió para que los periódicos, en particular sus amigos de *La Vanguardia*, hablaran de él.

Para asistir á las sesiones de la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca marítima, salió anoche en el expreso de Madrid¹ el presidente de la Asociación Náutica Española y vocal de dicha junta, don Ernesto Anastasio Pascual, al que despidieron una nutrida representación de capitanes y pilotos. Al ponerse en marcha el tren, resonó una salva de aplausos en honor del representante de la marina mercante. (*La Vanguardia*, 18 de mayo de 1912)

De hecho, la JC acabó convertida en un foro de participación de la sociedad civil marítima en las decisiones de carácter social que la acuciaban: el montepío marítimo nacional único, el mes de permiso y en general la reglamentación de trabajo en la marina mercante. Bien es cierto que la solución de los debates se aplazaba a la espera de que los técnicos de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima presentaran informes y dictámenes. Entre 1909 y 1917, ambos incluidos, la JC en la que participó Anastasio como representante de los prácticos se reunió 14 veces.

Finalmente, Ernesto Anastasio accedió a la Junta Consultiva no como representante de pilotos y capitanes sino en representación de los prácticos de puerto y costa, elegido por éstos en el marco de la Federación de Prácticos que él había organizado y presidía. Su papel en la JC fue muy activo, con propuestas e intervenciones constantes para mejorar la formación académica y profesional de los marinos y para avanzar en la condición de los trabajadores de la marina civil en las dos vindicaciones más importantes en aquella época: el montepío marítimo nacional y la reglamentación de trabajo que impusiera la jornada de ocho horas en los barcos. En los últimos años de su participación como representante de los prácticos en la JC, de 1913 a 1917, Anastasio introdujo numerosas propuestas para reformar aspectos de la legislación marítima, sobre todo del Código de Comercio de 1885, que habían quedado obsoletos con la transformación de la marina mercante y del transporte por vía marítima.

La JC definitiva se constituyó en enero de 1909 y tuvo su primera reunión entre los días 3 y 13 de febrero siguientes. De acuerdo con la información que publicó *Vida Marítima*, uno de los proyectos que se debatieron, “uno de los más importantes por las delicadas cuestiones que entraña”, fue el reglamento de contratación de las tripulaciones de los buques mercantes, para cuya redacción definiti-

va “ha sido tal la buena armonía y espíritu de concordia que ha reinado entre los distintos elementos que forman la Junta consultiva, que ha podido dejarlo terminado a satisfacción de todos. No ha sido necesario vencer ninguna intransigencia; los navieros cediendo generosamente y los representantes obreros conteniendo sus peticiones en un justo medio, han facilitado soluciones armónicas, aceptadas por unos y otros, que permitirán que en breve plazo quede reglamentado el contrato del trabajo a bordo”.

Otros proyectos tratados en esa primera reunión de la JC fueron el reglamento de policía y disciplina a bordo, el de capitanes y pilotos y el de patronos. Y para la siguiente reunión de la Junta quedaron: la creación de los Institutos Náuticos (condicionada a que las enseñanzas marítimas pasaran a depender del Ministerio de Marina); y el estudio de los proyectos de Código Marítimo y Ley de Pesca, presentados por la Liga Marítima, organización que siempre alardeó de que la idea de la JC, como organismo de participación de la sociedad en las decisiones de la Administración, se había gestado en su seno.

De manera triunfal, la crónica de *Vida Marítima* recoge que “en la sesión de clausura reinó gran entusiasmo entre los señores de la Junta, cambiándose frases de cortesía y afecto entre los vocales representantes del personal y el material [patronal], y unos y otros con la Dirección general de Navegación, a la que han rendido un tributo de admiración por la preparación del extraordinario trabajo que ha presentado a la Junta”. Tras tanta euforia, algunos miembros de la JC se fueron a celebrarlo con una comida/banquete en el restaurant Tournié, “pronunciándose entusiásticos brindis por el director general Señor Luanco y los Sres. López Dóriga, Gil Becerril, Navarrete y Anastasio, haciendo votos por las buenas relaciones en que deben convivir las marinas militar y mercante y expresando el deseo de que con las medidas protectoras del Gobierno y los trabajos de la Dirección, llegue nuestro comercio marítimo a alcanzar la prosperidad que su importancia merece”.

Por RO de 5 de junio de 1909, se aprobaron las reglas para el pago de dietas a los miembros de la Junta elegidos por los trabajadores. Se establecía que tendrán derecho al pasaje en ferrocarril por cuenta del Estado, para trasladarse a Madrid, desde el punto de su residencia, los vocales de la Junta consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca marítima, representantes de los capitanes y

pilotos, maquinistas navales, prácticos de puerto, patronos de cabotaje, fogoneros y marineros. Esos pasajes de ferrocarril serían de segunda clase para los oficiales de la marina mercante; y de tercera clase para los patronos, marineros y fogoneros. También en la dieta a percibir se establecía una diferencia de clase: siete pesetas a los profesionales y cinco pesetas a los obreros. La discriminación se mantuvo hasta que, en la JC de mayo de 1920, Buenaventura (o Ventura) Morales presentó una moción “para que desaparezcan las desigualdades existentes sobre dietas y pasajes a los vocales de la Junta Consultiva”, que fue aprobada por unanimidad. En su virtud, se promulgó la RO de 7 de septiembre de 1920 que disponía que “el pasaje en ferrocarril por cuenta del Estado, se facilite en primera clase a todos los vocales, sea cual fuere la representación que ostenten; y que las dietas que hayan de percibir, sean en la cuantía única de 10 pesetas”.

El primer reglamento orgánico de la JC establecía la convocatoria de tres reuniones anuales, pero una vez aprobada y en vigor la ley de protección a las comunicaciones e industrias marítimas, junio de 1909, se redactó un nuevo reglamento, real decreto (RD) de 15 de abril de 1911, que aumentaba el número de representantes oficiales y empresariales previsto en el reglamento anterior y prescribía sólo dos reuniones anuales, una que solía celebrarse entre enero y febrero y otra que basculaba entre julio y diciembre, según los vaivenes políticos, cambio de ministros y altos cargos.

Según el reglamento de 1911, presidía la JC el director general de Navegación y Pesca Marítima, cuyo titular cambió doce veces entre 1909 y 1930, y como secretario actuaba quien lo era de la Dirección General. El grueso de la JC la formaban dos clases de vocales: los de la Sección de Navegación; y los que representaban a la Pesca. Entre los primeros se contaban sendos representantes de los Ministerios de Fomento, Instrucción Pública, Hacienda, y Gobernación, más el jefe de la Sección de Navegación de la Dirección general; uno del Consejo Superior de la Producción y del Comercio; otro del Consejo Superior de Emigración; otro de las Juntas de Obras de Puerto; y uno más de la Liga Marítima Española. Total, nueve miembros de la Administración y del Gobierno. En nombre de las navieras con más de 20.000 toneladas de registro bruto, sendos representantes de Trasatlántica, Sota y Aznar, la Bilbaína, la Vascongada, Vapores Serra y la Unión; un representante de los navieros y

compañías nacionales de buques dedicados a la navegación de gran cabotaje; otro de los navieros y compañías nacionales de veleros dedicados al cabotaje; y otro en nombre de los navieros y compañías nacionales de líneas subvencionadas. Total, nueve miembros de la patronal. El estamento social representaba a los prácticos de puerto y costa (Ernesto Anastasio), a los capitanes y pilotos (Emilio Solá y Mariano Martí Ventosa), a los maquinistas navales (Julián Fernández y Gervasio de la Riera), a los patronos de cabotaje (Andrés López), a los marineros embarcados en buques nacionales (Manuel Fernández), y a los fogoneros embarcados en buques nacionales (García Páez). En total, ocho.

En la Sección de Pesca, las proporciones eran similares, aunque menores en números absolutos. Dos personas de la Dirección general, sección pesca, un funcionario especialista en zoología marina, tres empresarios (elegidos por los armadores de vapores dedicados a la pesca; otro por los armadores de veleros; y otro por los arrendatarios de almadrabas); y seis miembros de los pósitos y cofradías de pescadores, en representación de la pesca artesanal o de bajura, elegidos por zonas: a) San Sebastián, Bilbao, Santander y Gijón; b) Ferrol, Coruña, Villagarcía, Pontevedra y Vigo; c) Huelva, Sevilla, Cádiz y Algeciras, cuyo representante era el conocido empresario Ramón de Carranza; d) Málaga, Almería, Cartagena y Alicante; e) Valencia, Tarragona y Barcelona; y f) Baleares. En total 13 personas.

Este reglamento fue modificado por RD de 4 de octubre de 1922, una norma farragosa encaminada “a conseguir un verdadero equilibrio o ponderación de fuerzas entre los elementos patronales y obreros que la integran, para que respondiese eficazmente a la trascendental finalidad con que fue creado por la ley de 7 de enero de 1908, y que su constitución satisficiera por igual tanto a los navieros como al personal a sus órdenes”. Por el nuevo reglamento, la JC pasaba a estar formada por 18 representantes del capital, 18 representantes del trabajo, 8 miembros ministeriales y 6 representantes de entes públicos.

Participaron en la JC nombres ilustres de entre los navieros y los políticos: el barón de Satrustegui, López Dóriga, Eduardo, Manuel y Luis Aznar, Adolfo Navarrete, Rómulo Bosch y Alsina, Tomás Urquijo, Ramón Carranza, y por supuesto todos los cargos públicos relacionados con la marina mercante, la pesca y el comercio.

Los vocales electos habían de renovarse cada cuatro años, aunque hubo nombres que se perpetuaron, Ernesto Anastasio, Adolfo Navarrete, Ventura Morales y López Dóriga, por ejemplo.

El entusiasmo de las primeras reuniones de la Junta Consultiva se fue diluyendo a medida que las propuestas sociales que se aprobaban, incluso por unanimidad, como sucedió con el Montepío Marítimo Nacional Único, que debía ser alimentado por fondos del Estado y por el 4 por ciento de las primas a la navegación a percibir por las navieras, eran incumplidas, unas veces por las empresas y otras por el Gobierno. A partir de 1914, las reuniones solían contemplar el enfrentamiento permanente entre los navieros y los representantes del personal, particularmente por las cuestiones relacionadas con las condiciones de trabajo a bordo de los buques mercantes. Las únicas propuestas que prosperaban, siquiera en parte, eran las que tenían que ver con reformas de los planes de estudio o de las prácticas profesionales para pilotos y capitanes; y las relacionadas con beneficios para el fomento de las empresas marítimas y la construcción naval.

Que la JC se ocupara de los asuntos académicos y que él no fuera invitado a participar ofendió la soberbia de Ricart y Giralt, que poco después de la primera reunión publicó en *Vida Marítima* una andanada crítica contra la Junta, a la que considera “innecesaria” y cuya composición le parecía excesivamente nutrida. Además, como no habían contado con él desdeña los órganos asesores y consultivos. “Este procedimiento de juntas numerosas para discutir las cuestiones está de moda, es muy liberal, y hoy ¡quién no es liberal!, porque en estos tiempos del sufragio universal, viste mucho formar parte de muchas juntas y hablar en todas ellas para que al día siguiente salga el elogio en los periódicos callejeros”.

Ernesto Anastasio formó parte de la JC desde su inicio hasta prácticamente el final de la misma, con un breve paréntesis en 1917, ya que, decidido su próximo abandono de la Corporación de Prácticos de Barcelona, renunció al cargo, como representante de los prácticos de puerto españoles, en diciembre de 1916. No participó por tanto en las dos sesiones de la JC que se celebraron en 1917, ni en la que tuvo lugar en junio de 1918. Pero en la reunión de diciembre de 1918 ya se incorporó de nuevo, ahora como representante de las navieras subvencionadas, representación que cambió en 1925 para pasar a actuar directamente en nombre de Trasmediterránea. Su última participación en la JC tuvo lugar a mediados de 1928. En

la sesión de diciembre de ese año, su nombre ya no figura entre los asistentes. Dos años más tarde, en octubre de 1930, la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima celebraba su última reunión.

La II República Española renunció a la herencia de un organismo participativo creado por la monarquía y cuya eficacia, al decir de los sindicatos obreros y de los partidos de izquierda y centro izquierda, había resultado escasa. Creó, sin embargo, otro similar con el pomposo nombre de Consejo Superior de Servicios Marítimos, cuya eficacia y valor fue objetivamente mucho menor que la Junta Consultiva del régimen monárquico.

A pesar de todas las críticas, que no fueron pocas, y de algunas insuficiencias, la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima resumía en su seno la representación del transporte marítimo y de la pesca. Había que estar allí para relacionarse con los líderes sindicales y societarios y con los navieros; para conocer lo que se movía en el Ministerio de Marina y hacia dónde apuntaba el futuro. Había que estar allí y Ernesto Anastasio lo comprendió desde el primer momento.

La presencia de Anastasio en la JC no fue la única participación institucional. Formó parte de la comisión que redactó en mayo de 1911 un amplio informe para la Sociedad de Salvamento de Náufragos a fin de reorganizar el salvamento marítimo en Cataluña. Desde ese mismo año, 1911, intervenía en la Junta Central de la Liga Marítima Española y puntualmente, primero como práctico y después como naviero, participaba en cuantas conferencias, asambleas, juntas y reuniones se constituían para tratar temas relacionadas con la marina mercante y el transporte por vía marítima. Así, a finales de octubre y principios de noviembre de 1921 tuvo lugar una conferencia de navieros y comerciantes convocados por el Ministerio de Fomento, a la que los primeros concedieron una gran importancia. Junto a Anastasio acudieron Sota, Ferrer, Urquijo, Ibarra y Satrústegui.

En todos los debates y las votaciones que se produjeron en la JC sobre cuestiones sociales, Ernesto Anastasio se alineó junto a sus compañeros de profesión. Y lo mismo hizo en la Liga Marítima al tratar cuestiones como el descanso de los tripulantes, el montepío o el reglamento de trabajo a bordo.

II. 6. La huelga marítima de mayo de 1914 y el conflicto de la pesca en septiembre de ese año

La huelga de mayo de 1914 fue la primera con carácter general en el sector de la marina mercante española. No respondió a un momento de especial dureza patronal. Al contrario, la huelga se convocó en un momento de avance social de los marinos y de aumento generalizado de salarios.

El movimiento tuvo dos polos, Barcelona y Bilbao, con dos historias bien diferentes. En Bilbao, los marinos tenían planteadas desde octubre de 1913 diversas reivindicaciones salariales y de horario de trabajo. Fiel a su política de matar el societarismo obrero, Ramón Sota, hombre fuerte de la mayor naviera del momento, Sota y Aznar, condujo a los armadores vascos a adoptar una estrategia pétrea contra las organizaciones de marinos. A principios de abril de 1914, la creación de la Asociación de Defensa Patronal de Navieros de Bilbao aceleró, en certera opinión del historiador Jesús Valdaliso, la realización de una serie de actuaciones represivas llevadas a cabo por una parte de los navieros frente a las tripulaciones. Hubo despidos, se implantaron listas negras de tripulantes y se contrataron trabajadores extranjeros para sustituir a quienes se declaraban en huelga.

En Barcelona, la historia era completamente distinta. Entre octubre de 1913 y mayo de 1914 culminaron con éxito una serie de negociaciones de los armadores con las asociaciones de marinos -náu-ticos y maquinistas- para resolver fundamentalmente reivindicaciones salariales. Se firmaron varios convenios colectivos, los primeros de la historia de la marina mercante. En enero de 1914, Fomento de la Marina Española cantaba las “victorias societarias”, con indisimulada euforia, en un texto plagado de símiles y metáforas bélicas:

La “Vasco Andaluza”, la “Isleña Marítima”, la “Marítima de Mahón”, la Compañía anónima de vapores “Vinuesa”, han rendido armas ante nuestra fuerza. No ha escapado nadie de los que hemos sitiado.

La realidad era muy diferente. El diálogo entre las empresas navieras del Mediterráneo y sus tripulantes era el fruto de la política moderada y razonable de la ANE y de su mentor, Ernesto Anastasio. Lo escribí en mi tesis doctoral, en 1996, y lo reitero ahora:

En la negociación con las navieras mallorquinas, el hombre fuerte de los societarios fue Ernesto Anastasio, presidente de la Asociación Náutica, cuya visión e inteligencia histórica nada tenían que ver con el candor que muestran los informes publicados de los delegados de Fomento, Bonet y Marlés. Anastasio tenía claro que la actuación de las autoridades era obligada para impedir la radicalización del conflicto. La solución no procedía de la buena voluntad del comandante de Marina o de la amabilidad de los armadores, si no que era debida a la presión de unos trabajadores decididos y organizados. De ahí que el *Boletín Náutico*, la publicación de la asociación de E. Anastasio, explicara los acontecimientos narrados sin la autocomplacencia que preside el relato de la *Revista Náutica*.

La huelga se acordó en una reunión de la Federación de Oficiales de la Marina Civil celebrada el día 5 de mayo de 1914, en Zaragoza, punto intermedio entre Barcelona y Bilbao. Fue, por parte de las dotaciones de los buques de navieros de Mediterráneo, una huelga de solidaridad con los tripulantes represaliados de buques pertenecientes a armadores de Bilbao. Una huelga que tuvo su origen en un conflicto casi anecdótico: la instrucción interna de la Compañía Marítima del Nervión que sustraía de las atribuciones de los capitanes la administración del aprovisionamiento de los buques; una huelga que obligó al Gobierno de España, presidido por Eduardo Dato, a intervenir de forma directa; que provocó el suicidio del capitán del vapor BARTOLO, al enterarse del conflicto a su llegada al puerto de Marsella, y enfrentarse al dilema de seguir las instrucciones de las asociaciones náuticas o cumplir su compromiso como representante del armador; que propició una amplia cuestación para la caja de resistencia de los huelguistas; una huelga que obligó a la Armada a tripular con marinos de guerra algunos buques con suministros vitales para las islas Baleares y Canarias; y que en definitiva resultó un gran éxito durante los primeros días, con el paro de todos los barcos que entraban en puerto, y un enorme desengaño al final, cuando se normalizó el trabajo el 21 de mayo con la promesa del Gobierno, incumplida,

de resolver los problemas de salarios y condiciones de trabajo y la creación del Montepío Marítimo Nacional Único.

La huelga de mayo de 1914 enfrentó a los navieros del Mediterráneo con los de Bilbao. Lo plasmaba de esta manera el diario *La Vanguardia* del día 7 de mayo de 1914:

Los navieros del Mediterráneo, aunque por los perjuicios que les acarrea la huelga no les satisface el inesperado paro de sus buques, no por ello dejan de comprender que a los marinos les asiste algo de razón, siendo de rumor público que algunos de ellos no se oponen, antes al contrario, facilitan el paro de los buques y achacan la culpa del conflicto actual a los armadores bilbaínos, que con sus excusas y evasivas para llegar a una avenencia han llevado a los marinos a usar de los medios extremos que tienen a su alcance.

La participación de Ernesto Anastasio en favor de las reivindicaciones de los marinos vascos y en contra de la intransigencia de Ramon Sota, a quien le parecía bien el societarismo nacionalista de Solidaridad de Obreros Vascos, creada en 1911 y sin arraigo en la marina mercante, y mal todo lo demás, fue importante para el éxito de la convocatoria de huelga. Anastasio redactó muchos de los escritos firmados por la Federación y las asociaciones y le dio al conflicto un marco de legitimidad y sentido común que no hubiera tenido sin su intervención.

La tarde del día 7 de mayo, en el primer mitin de la huelga, Anastasio fue el último orador y con tono sosegado explicó a los asistentes las razones de la huelga. Así lo contó *La Vanguardia*:

Don Ernesto Anastasio, después de saludar a los presentes, explica el porqué de su intervención en el movimiento, y dice que éste tiene un carácter afirmativo, que coloca a los marinos en frente de los navieros para hacer que éstos cumplan el laudo, que respeten lo pactado.

Añade que les coloca también frente del Estado, porque piden la creación del Montepío nacional y otros extremos que figuran en las conclusiones, demostrando la conveniencia de las peticiones que se formulan y la necesidad de que sean favorablemente acogidas. Rebate a la vez las objeciones que se opondrán a esto, y

por ello dice que no puede terminar la huelga sin que se declare algo positivo.

Aplauda a los que dirigen la huelga; excita a todos a que ésta se lleve dentro de la tranquilidad más absoluta; dice que no es preciso que vaya la policía ni la guardia civil á guardar los barcos, los mismos marinos los guardarán.

Termina manifestando que desde esta fecha se han borrado las diferencias interiores para consagrarse todos únicamente a la defensa de los intereses comunes. (Aplausos)

Para la biografía de Anastasio, la huelga general de mayo de 1914 tuvo tres consecuencias relevantes. La primera es que se encontró por segunda vez con el director de la Valenciana de Vapores Correos de África, en la tarde del domingo día 9 de mayo, en su despacho de Vía Layetana. Allí acudió el doctor en Medicina, José Juan Dómine, seguro de sus dotes de seducción en cualquier terreno, para que el comité de huelga permitiera salir a los buques que hacían línea con los territorios españoles del norte de África, en precaria situación por el conflicto bélico interminable con la población rebelde. Aunque no consiguió un sí rotundo, Dómine salió de la reunión decidido a contratar al joven práctico y abogado que había llevado la voz cantante de la reunión, un individuo de dotes excepcionales a quien había que atraer al ámbito de la empresa.

La segunda consecuencia fue la detención que sufrió Ernesto Anastasio como consecuencia de su significación como líder societario. La noticia de su arresto salió en la práctica totalidad de la prensa generalista española, de la que hemos seleccionado cuatro ejemplos.

1. *La Vanguardia*, domingo 17 de mayo de 1914, página 7:

Ayer por la mañana el comandante de Marina de este puerto dio orden al práctico del mismo, don Ernesto Anastasia, de que permanezca en servicio permanente.

La noticia causó gran impresión a los marinos, quienes con tal motivo dirigieron un telegrama al ministro de Marina, concebido en los siguientes términos:

«Señor ministro de Marina. Madrid. Protestamos respetuosamente, pero con toda energía ante V. E. conducta comandante Marina coaccionando personal buques práctico puerto Ernesto Anastasio, poniéndolo servicio permanente. Torras, presidente Náutica; Martí, presidente Fomento Marina»

2. *El Imparcial, diario liberal. Fundado por Don Eduardo Gasset Artime*, Madrid 17 de mayo, página 2:

El Fomento Náutico de Barcelona comunica que por defender la huelga y el honor de la clase ha sido arrestado por la Comandancia de Marina, en la caseta de los prácticos, el prestigioso capitán de Marina y práctico de aquel puerto D. Ernesto Anastasio.

La Federación concede gran importancia a la detención del Sr. Anastasio, a quien reputa como uno de los mayores prestigios de la Marina mercante española.

3. *La Mañana, diario independiente*, Madrid 18 de mayo, página, 1:

La noticia de que un práctico del puerto de Barcelona ha sido castigado por las autoridades ha producido hondo disgusto entre los huelguistas.

La Federación ha enviado un telegrama de protesta al presidente del Consejo y otro al general Miranda. Dicen de Gijón que también allí ha causado mal efecto la medida de las autoridades barcelonesas.

4. *El Globo*, Madrid, lunes 18 de mayo de 1914, página 1:

Barcelona, 18. (...) Entre los huelguistas continúa la excitación por la medida adoptada contra el práctico del puerto D. Ernesto Anastasio, por el comandante de Marina.

Anastasio es uno de los más entusiastas de la huelga marítima, habiendo hablado fogosamente en dos mítines últimamente celebrados.

La orden que se le ha comunicado es la de estar de servicio permanente en la casilla de los prácticos del puerto, lo que equivale a un verdadero arresto.

También desde Bilbao, el presidente de la FOMCE, Gerardo Armona, dirigió sendos telegramas al ministro de Marina y al presidente del gobierno: “Rogamos a V.E. que ordene la libertad del práctico del puerto de Barcelona, Ernesto Anastasio, arrestado por ejercitar derechos de ciudadanía, perfectamente compatibles con su cargo. Tales procedimientos sólo consiguen envenenar la cuestión, haciendo imposible toda solución”. Le contestó de inmediato el ministro de Marina “prometiéndole estudiar el caso del castigo del práctico de Barcelona, don Ernesto Anastasio, para proceder con justicia”.

El castigo a Ernesto Anastasio no duró más que 36 horas y obedeció al malestar que causó entre las autoridades gubernativas el discurso de Anastasio en el mitin del 14 de mayo, donde intervino en último lugar, como en el mitin de una semana antes, y en términos aún más contundentes. En la liberación de Anastasio intervino el Gobierno central, pues no olvidemos que entonces Anastasio era un miembro conspicuo de la Junta Consultiva de Navegación y un experto cuya opinión en temas marítimos era recabada con frecuencia por las instituciones.

La tercera consecuencia se reveló cuatro meses más tarde cuando el sector pesquero de Barcelona se vio enfrentado a un conflicto creado por la competencia entre empresas y unas autoridades venales. Lo explicaba con nitidez *La Vanguardia* del día 14 de septiembre de 1914:

Es sabido que el hielo es uno de los principales elementos auxiliares de la industria pesquera, por ser su aplicación indispensable para la conservación de la mercancía.

Se declararon libres de todo gravamen por una ley promulgada en 1909 los enseres destinados a la industria pesquera, y considerando el hielo como anexo a esos enseres, se eximió del impuesto de consumos el destinado a la conservación del pescado durante su transporte.

Son expendedores al por mayor de hielo en Barcelona el trust formado por las fábricas La Joaquina, La Catalana de Electricidad y La Bohemia, y la casa Cristensen y Corominas, que no pertenece al trust y que es la que abastecía a los barcos pesqueros.

Se afirma que debido a gestiones o presión del referido trust, se intentó que el hielo destinado a la pesca pagase también el impuesto de consumos.

Entablóse el recurso correspondiente y la Junta administrativa falló que no procedía aplicarle el gravamen, por cuanto se trataba, como dicho queda, de un enser para la pesca.

No se conformó alguien con esta solución, se removió el asunto, y, por fin, el actual delegado de Hacienda ha resuelto que debe pagar el impuesto de consumos todo el hielo, sin distinción del uso a que se le destina.

La mencionada casa abastecedora, ante esta providencia ha puesto en conocimiento de sus clientes que, para lo sucesivo, aumentará sobre el precio corriente el Impuesto del derecho de consumos, y como éste se eleva, a un 200 por 100 del importe de la mercancía, los industriales pesqueros, creyendo imposible vender el pescado al precio que resultaría, han decidido amarrar sus barcos, paralizando la industria.

Por el prestigio ganado en la huelga de mayo, el cabildo del pósito de pescadores decidió por unanimidad poner el problema en manos de Ernesto Anastasio, quien formó una comisión con pescadores y sindicalistas y organizó un mitin en el teatro La Marina, de la Barceloneta, el domingo 13 de septiembre de 1914. “La concurrencia fue tan numerosa, que llenaba por completo el vasto local”, escribió *Vida Marítima* de 20 de septiembre. Parte de esa comisión, con Anastasio al frente, se desplazó a Madrid para tratar el problema con el Gobierno y a los pocos días el conflicto estaba resuelto a plena satisfacción de los pescadores que, para celebrarlo se reunieron en un gran banquete en el Mundial Palace de Barcelona el día 28 de septiembre.

La relación de Ernesto Anastasio con el sector pesquero tuvo dos corolarios. En enero de 1916, los armadores de pesca valencianos le convencen para que sea su representante en la comisión organizadora de la Asamblea Nacional del sector pesquero que había de celebrarse en Madrid en 1917, donde coincidió con Ramón Carranza, el naviero gaditano que era también miembro de la Junta Consultiva de la Dirección General del Navegación y Pesca Marítima. En 1916, de acuerdo con la información que publicó *Vida Marítima* en enero, el sector pesquero español estaba formado por 150.000



El vapor A. COLA ya con la enseña de Trasmediterránea
(Archivo de Juan Carlos Díaz Lorenzo)

pescadores, 700 fábricas de conservas y 50.000 obreros en las industrias de mar y derivados de la pesca marítima, de la cual dependían más de 200.000 familias.

Años más tarde, en noviembre de 1930, la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos ofreció la presidencia de la Comisión organizadora del Salón Náutico, previsto para el mes de mayo de 1931, en Madrid, “al abogado y capitán mercante D. Ernesto Anastasio”. El ofrecimiento se materializó mediante la RO de 20 enero de 1931, Gaceta del 29, mediante la cual el rey había tenido a bien “disponer que dicho Salón Náutico se celebre con la protección del Estado, a partir de 1º de Octubre próximo, terminando el día 30 del mismo mes. Es asimismo la voluntad de S. M. que bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Ernesto Anastasio, se constituya la Comisión organizadora del certamen, integrada por representantes de la entidad iniciadora, otras de industrias marítimas y demás representaciones que se consideren necesarias”. El 14 de abril de 1931 se proclamó la II República Española y ese proyectado Salón Náutico nunca se celebró.

II.6.1 La lucidez de Ernesto Anastasio

Conviene insistir en el hecho de que Ernesto Anastasio fue un sindicalista convencido y clarividente, pues esa parte fundamental de su biografía ha quedado velada por sus rutilantes éxitos empresariales. Se esforzó por conseguir la unidad de los marinos y soportó con estoicismo las envidias que suscitaba la situación que había conseguido con tesón y mucho trabajo: práctico desde 1907, abogado desde 1912. Después de dejar la presidencia de la ANE, Anastasio continuó poniendo su inteligencia al servicio de las mejoras sociales de los marinos y no dudó en luchar en primera línea en los muchos conflictos socio-laborales que contempló la marina mercante hasta la huelga de mayo de 1914. Para probarlo bastaría con su implicación en el asunto del “A. COLA”, un vapor de la Compañía Valenciana, cuyo capitán y tripulación se negaron a salir de viaje, desde el puerto de Málaga, el día 23 de septiembre de 1913, alegando “mal estado cubierta, máquinas y calderas”. La naviera respondió con el despido fulminante de todos ellos.

Los oficiales náuticos informaron a la ANE, organización de la que formaban parte. Anastasio tomó las riendas del problema y usó sus contactos en todos los puertos, -no olvidemos que era presidente de la Federación de Prácticos de España- para tener una información fidedigna de la situación y dar protección y cobertura a los despedidos. Telegrafió a capitanes y asociaciones del resto de España para que nadie aceptara sustituir a los despedidos del A. COLA. Al mismo tiempo, fiel a su convicción en la fuerza de la razón y del diálogo, se puso en contacto escrito con la armadora, solicitando la inspección del buque, a fin de confirmar el dictamen de los marinos embarcados, y la readmisión de los represaliados si se confirmaba su diagnóstico sobre la maquinaria y las planchas de cubierta. Ante semejante despliegue, el director de la compañía, José Juan Dómine se trasladó a Barcelona para negociar una salida al conflicto. Fue la primera vez que Anastasio y Dómine se vieron y hablaron, el 29 de septiembre de 1913, en la sede de la ANE. “Nos cabe la satisfacción -escribía el *Boletín Náutico* del mes de octubre- de hacer constar muy en alto que, como no podíamos menos de esperar por los antecedentes del señor Director de los Correos de África, éste se manifestó desde un principio, al mismo tiempo que como perfectísimo caballero, altruista convencido y enamorado de los principios que la ética en todo tiempo ha proclamado, y que hoy sirven de base y fundamento a las nuevas teorías que afirman el sagrado derecho que para la defensa de sus intereses y vida asiste a aquellos que aportan al capital el concurso de su personal cooperación”. Dómine aceptó la readmisión de todos los tripulantes y firmó la contratación del capitán si el reconocimiento del buque, a efectuar por peritos nombrados por consenso, demostraba su mal estado.

A este sonado triunfo -que Fomento de la Marina Mercante se atribuyó en exclusiva, pues sólo ellos representaban a la clase y luchaban y sitiaban y vencían, y lo que hiciera falta- le siguieron varias negociaciones, para mejorar salarios y condiciones de trabajo, abiertas con las navieras catalanas, baleares, valencianas y andaluzas, aceptando éstas a la ANE como representante de los pilotos y capitanes embarcados.

Analizando esta realidad y previendo el futuro, Ernesto Anastasio escribió un artículo cuya agudeza y clarividencia quedaría demostrada con el paso del tiempo. El título del artículo describía perfec-

tamente su contenido: “Lo que ocurre. Lo que puede ocurrir. Lo que debe ocurrir”.

En la primera parte, *lo que ocurre*, Anastasio da por consolidado el papel de las asociaciones en la negociación colectiva. Las Asociaciones Náuticas piden aquello que es *compendio y síntesis de su finalidad, razón fundamental de su existencia*: una más equitativa retribución y unas más humanas condiciones de trabajo. Añade Anastasio que si las empresas se niegan a aceptar las peticiones entonces *hay que reconocer sin tapujos ni metáforas que nos encontramos en plena resistencia* (destacado en el original).

En la segunda parte describe Anastasio lo que puede ocurrir: que las empresas intenten minar o directamente destruir las asociaciones; *cuentan para ello con una infinidad de poderosos recursos*, entre otros comprar algunas voluntades.

El marino es naturalmente confiado y crédulo. Aprovechando estos momentos de enardecimiento y entusiasmo y a título de fomentar el espíritu de asociación, ensalzando sus ventajas y la conveniencia de extenderlo; brindando protección moral y económica; halagando vanidades con promesas de honores y excitando falsamente el sentimiento regional, pueden constituirse plataformas para Asociaciones nuevas que producirían el efecto inmediato de debilitar las actuales y el no muy remoto de reducir las a la impotencia; porque aquellas unidas al yugo de la tutela protectora, espiadas en sus menores movimientos, sin autonomía para rebelarse, instrumento manejado en vergonzosa servidumbre, nos llevarían en la primera ocasión al fracaso y un fracaso a estas alturas sería un definitivo desastre.

Y puede ocurrir también, sigue Anastasio, que los armadores consigan modificar los planes de estudios y las prácticas profesionales que permitan en un par de años pasar del mostrador de una tocinería al puente de un trasatlántico, y con ello hacer legión de los desempleados. Y también puede ocurrir que se amplíen las atribuciones profesionales de los patrones para que sustituyan con mayor baratura a los oficiales dedicados al cabotaje. Y también puede ocurrir que se trate de reducir el personal técnico de las dotaciones. *¡Pueden ocurrir tantas cosas!*

Pero nada de lo dicho debe ocurrir si tenemos dos dedos de sentido común y un átomo de compañerismo. Anastasio insiste en la imprescindible unidad y celebra la existencia de la Federación. Debe ocurrir que la FOMCE sea la muralla ante la que se estrellen todos los proyectiles del campo enemigo. Para Anastasio, la unidad era la garantía del triunfo y eso es lo que debe ocurrir. Y no ocurrió.

Dieciséis meses después de los hechos vividos durante la huelga general de mayo de 1914, Ernesto Anastasio publicó en la revista que fundó y dirigió, *Marina*, un extraordinario artículo en dos entregas, la primera en el número 17, fechado el 1 de octubre de 1915, páginas 214 y 215; y la segunda en el número 19, de fecha 1 de noviembre de 1915, página 238. Titulado “Navieros y marinos”, aunque no llevaba firma alguna, la redacción y el contenido permiten atribuirlo sin duda a Ernesto Anastasio. Mientras las asociaciones náuticas y la Federación presidida por Gerardo Armona se dedicaban a culparse unas a otras del fracaso de la huelga, y a denigrar al Gobierno por sus promesas incumplidas, como quien se dedica a cornear la luna, Ernesto Anastasio ofrecía un análisis lúcido, discutible, por supuesto, pero de un coraje extraordinario; un examen autocrítico del fiasco sindical, que había de ganarle no pocos insultos y diatribas de los sedicentes radicales de coz y charanga. “Navieros y marinos” constituye una reflexión bien meditada, sin demagogia ni triunfalismos, sobre la huelga de marinos de mayo de 1914, a la que llama *huelga grande*. Una reflexión crítica que afirma de entrada que las asociaciones náuticas *se han jugado su porvenir en decisiones y acuerdos tomados con escasa meditación*, que han puesto en peligro a las propias entidades.

Tantas veces como se ha planteado entre armadores y marinos una cuestión de carácter pura y simplemente económico, han triunfado los marinos (...) Bien está afrontar todos los peligros de una huelga si se fue hábil en la elección del momento para ésta, porque con ella causa perjuicios ciertos al naviero, y supo, además, medir la capacidad económica de éste para suplir sin quebranto de su negocio el aumento que se le pide (...) Pero las sociedades náuticas de España, alucinadas por la facilidad con que obtuvieron sus primeros éxitos, incurrieron en la confusión lamentabilísima de atribuir éstos al solo efecto de la fuerza de su organización, sin detenerse a considerar que si ésta es indispensable para defender una actitud, el elemento esencial para que ésta prospere y la petición sea atendida está, sin duda alguna, en la razón de la petición misma.

Los marinos obtuvieron aumentos muy estimables en los sueldos que de tiempo inmemorial venían percibiendo, porque era justo, justísimo, que los obtuvieran; por esta poderosísima razón no hubo naviero alguno que se atreviera a ponerse en frente de la opinión pública, que unánimemente había de declararse y se declaró por los marinos.

Pero lo que ocurrió en la huelga grande es que se dirigió *contra quien no tiene la responsabilidad del conflicto ni poder para solucionarlo*. Bien está la solidaridad, *la más excelsa de las virtudes con que pueden adornarse las colectividades (...) Pero la solidaridad como fin, ni justifica para defenderla otros medios que los lícitos, ni cabe practicarla fuera del círculo y de las limitaciones impuestas por el propio interés de que salga triunfante*. En definitiva, que la huelga que se inició el 6 de mayo de 1914 para conseguir la readmisión de un despedido de la Marítima del Nervión *fue una lamentable equivocación, que redobló el error al añadir al conflicto dos reivindicaciones que estaban en manos del Gobierno, el Montepío Marítimo Nacional y la Reglamentación de Trabajo a bordo, de modo que la huelga no atacaba a la Marítima del Nervión, sino a todos los navieros y al Gobierno, sin comprender que con ello no agregaban a sus aspiraciones un átomo de fuerza y que la restaban en cantidad enorme a la probabilidad de éxito*.

La Compañía Marítima del Nervión se salió con la suya, el gobierno prometió con ánimo muy remoto de cumplir y lo único cierto de la jornada fue el perjuicio evidente para los navieros del Mediterráneo, mientras los del conflicto discurrían a sus anchas, y unas cuantas víctimas inmoladas al sentimiento de la solidaridad.

La segunda parte del artículo analiza el desolador panorama que quedó después de la batalla: victoria de los navieros del Norte de España; enorme quebranto para las asociaciones de personal náutico; distanciamiento creciente entre oficiales y subalternos; rivalidades y hostilidades entre compañeros de una misma clase, *dando rienda suelta a la pasión y a los procedimientos más detestables*; desarmonía también entre los navieros. En conclusión: *un resultado desastroso para el país*.

Los marineros promoviendo conflictos a diario con cualquier pretexto; los oficiales destrozándose en luchas intestinas; los navieros vendiendo, elaborando lentamente una huelga terrible, una crisis enorme para el cercano porvenir; España privándose voluntariamente del instrumento más esencial para su expansión mercantil y más indispensable para su defensa militar.

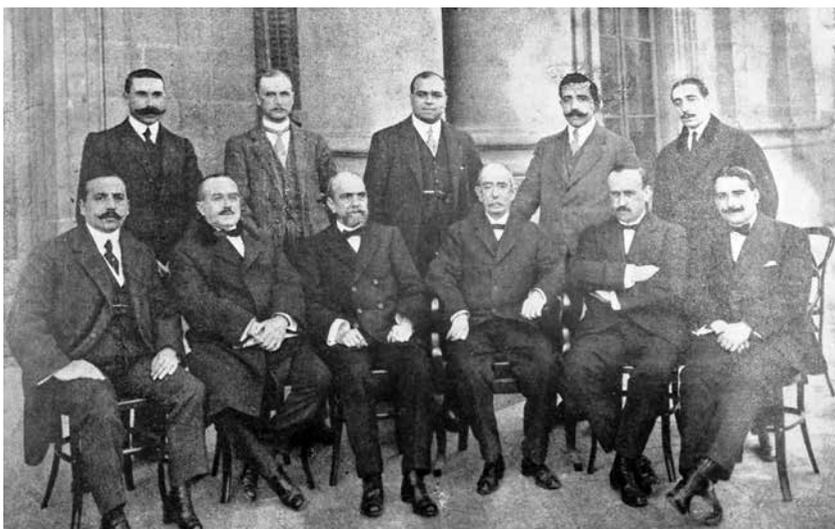


Foto del claustro de la Escuela de Náutica de Barcelona publicada en la portada del número 10 de *Marina*, fechada el 16 de junio de 1915.

Ernesto Anastasio está de pie, segundo por la izquierda.

En el centro, sentado, tercero por la derecha, José Ricart y Giralt.

II. 7 Profesor de la Escuela Especial de Náutica

A principios de 1913 el director de la Escuela Especial de Náutica de Barcelona, José Ricart y Giralt, ofreció a Ernesto Anastasio la plaza de profesor de Derecho Marítimo. Ricart apeló a la estima que Anastasio había siempre manifestado hacia la Escuela de Náutica para vencer la resistencia que éste opuso. Finalmente, Ricart consiguió que el capitán y abogado Anastasio se incorporara al claustro por R.O. de 28 de julio de 1913, que le nombraba “profesor interino y gratuito de Derecho mercantil y marítimo de España”. Sin embargo, en el “Anuario del curso académico de 1913 a 1914” de la Universidad de Barcelona, que comprendía las cuatro provincias catalanas más Baleares, figura Ernesto Anastasio como profesor de Náutica, “catedrático en propiedad” de la asignatura mencionada. La noticia era recogida por *La Vanguardia* del día 10 de septiembre, sección *Vida Marítima*, con el siguiente inicio: “Nuestro amigo don Ernesto Anastasio ha sido nombrado...”.

Probablemente, los gestores de la universidad se precipitaron, pues no fue hasta el 2 de junio de 1914 cuando la correspondiente R.O. elevaba al profesor Ernesto Anastasio a la categoría de “catedrático en propiedad de Derecho mercantil y marítimo con el sueldo de 3.500 pesetas”. Su trabajo era dar una hora de clase tres días a la semana.

Para el curso 1915-1916, Ernesto Anastasio fue desplazado, por conveniencia de la escuela, a la docencia de Aritmética y Álgebra, Geometría plana y del espacio, y Trigonometría rectilínea y esférica, materias que, de acuerdo con el real decreto de 28 de mayo de 1915, del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, exigían clases diarias para los alumnos de primero y segundo curso, una carga docente excesiva para el tiempo que Anastasio tenía disponible. El traslado a la docencia en Matemáticas quedó establecido en la R.O. de 12 de agosto de 1915, cuyo artículo tercero prescribía lo siguiente:

Hasta tanto que el personal mencionado pueda percibir los haberes que le correspondan con cargo al presupuesto de este Ministerio, disfrutará los que la Diputación Provincial de Barcelona tenga a bien asignarle, o, en otro caso, prestará sus servicios gratuitamente.

Las numerosas clases que había de atender como profesor de Matemáticas y su creciente éxito como abogado, amén de su relación empresarial y personal con José Juan Dómine, cada día más estrecha, le aconsejaron solicitar la baja a la Diputación de Barcelona, de la que dependía la Escuela de Náutica. El asunto, la dimisión de Ernesto Anastasio Pascual como profesor, formó parte del orden del día “de la segunda sesión de período de la Diputación provincial” que tuvo lugar entre los días 29 de mayo y 5 de junio de 1917. El “dictamen de la dimisión de don Ernesto” se discutió en la jornada del 5 de junio y “quedó aprobado con el voto de los radicales en contra, no porque se opusieran a la dimisión, según dijeron los señores Mir y Miró y Ulled, sino por las manifestaciones que sobre el particular se hacían” (*La Vanguardia*, 30 de mayo de 1917).

II. 7. 1. Las polémicas sobre títulos náuticos, prácticas profesionales y relaciones entre la marina civil y la Armada

José Ricart y Giralt, profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona desde 1876 y director de la misma desde 1900 a 1918, fue un prolífico articulista sobre cuestiones del mundo marítimo y un avisado polemista poco habituado a que jóvenes que él consideraba poco más que marinos en agraz le llevaran la contraria. Los éxitos de Ernesto Anastasio y la labor periodística de éste, debieron despertar en el “insigne marino” una suerte de celos que se desbordó en más de una ocasión.

Los enfrentamientos con Anastasio tuvieron como campo de juego las ideas y proyectos relativos a los títulos de los oficiales náuticos, los planes de estudio y las prácticas necesarias para acceder a la categoría de piloto y capitán de la marina civil, terrenos en los que Ricart no admitía competidores. Polémicas que se iniciaron en 1906 (véase capítulo I.6), que nunca se apagaron y que rebrotaron a partir de 1908.

En abril de ese año, Ricart y Giralt publica un artículo criticando con desdén a quienes abogaban por la separación de la marina civil de la marina de guerra por “intereses mercantilistas”. Anastasio

y la ANE se habían mostrado partidarios de una mayor separación con la marina militar. Así argumentaba Ricart y Giralt:

He de repetir aquí nuevamente la pregunta de siempre. ¿Cómo nos tratan los Ministerios civiles? ¿Cuántos Pilotos hay empleados en los asuntos marítimos de los Ministerios civiles? ¿Cómo está la enseñanza náutica desde que depende de un Ministerio civil?

(...) Venga la separación, para que tengamos de Capitán del puerto de Bilbao, por ejemplo, a un naviero (un Piloto no lo será jamás con administración civil), que tratará a los Pilotos como... son tratados por muchos navieros que anhelan la separación de las dos Marinas, y les estorban los reglamentos.

Venga la separación, para que en vez de pedir justicia a la jurisdicción de Marina, tan defectuosa y tardía, nos harán justicia los abogados, procuradores y demás curiales civiles, que en verdad no nos largarán ningún sablazo, pero con la sonrisita, eternizarán los procesos mucho más que la jurisdicción militar, por la cuenta que les tendrá y nos arruinarán con papel sellado y honorarios.

Venga la separación de las dos Marinas, para que ciertos navieros, que podrán hacer mangas y capirotos en los Centros civiles, lo que ahora no pueden hacer en el Ministerio de Marina; embarcarán las tripulaciones que les dará la gana, con nacionales o extranjeros, con Pilotos y Maquinistas o sin ellos, con elementos de salvamento o sin ellos, teniendo a los pobres capitanes bajo su pie, sujetos al despotismo de la desenfrenada codicia. Si hablo así, tan crudamente, es porque, como saben mis compañeros de carrera, existen datos suficientes, por desgracia, para presumir lo que pasaría con la deseada separación.

(...) Recordaré los felices tiempos en que se gritaba: ¡viva la libertad, abajo las matrículas!, y un conocido naviero de Barcelona, que Dios haya perdonado, animaba a los matriculados a sacudir el yugo tirano de la Marina militar. No pasaron dos años que el mismo naviero, desesperado, acudió a pedir amparo y protección al Comandante de Marina, contra las pretensiones de los marineros, que, redimidos, le exigían aumento de salario para salir a viaje en uno de sus buques. Y el Comandante, enterado de la honrosa historia del afligido naviero, lo envió a paseo, para que la jurisdicción civil lo sacara del apuro.

Como quiera que Ernesto Anastasio no se dignó entrar en la polémica interesada por Ricart, éste publicó a las pocas semanas un nuevo artículo que enmendaba la plana al “brillante informe” de Ernesto Anastasio “con motivo del Reglamento de exámenes para capitanes y pilotos, circulado por la dirección de navegación”. Ricart aprovechó la ocasión para insistir en sus viejas tesis, aunque éstas no vinieran a cuento ni tuvieran nada que ver con el informe de Anastasio, a quien, desde luego, critica por “sus olvidos”: hay que reducir el número de escuelas de náutica; hay que tener un buque escuela como L’AVENIR belga; y por supuesto, la Armada debía formar parte principal entre el profesorado y en los tribunales de exámenes.

Ernesto Anastasio y la ANE se limitaron a publicar en el *Boletín Náutico* un artículo al respecto de la cuestión militar al que inmediatamente contestó Ricart:

En efecto: como dije en mi Crónica anterior, el *Boletín Náutico*, órgano de la Asociación Náutica Española, en su último número, inserta un artículo titulado *Marina militar y Marina civil*, en el cual el capitán de la Marina mercante, don Ernesto Anastasio, se hace cargo de mi *Crónica* del mes de Mayo en la parte referente a la separación de las dos Marinas y de la contestación o réplica que *Un capitán que ha navegado mucho* publica en el *Boletín Naval de Bilbao*.

Ernesto Anastasio, fiel a su estilo moderado y analítico, ponía negro sobre blanco los inconvenientes del dominio militar de la marina civil, sin ocultar las hipotéticas ventajas de tal situación; y advertía de los riesgos de una discusión que auguraba serios enfrentamientos entre los propios marinos mercantes. Cómo Anastasio se preguntase en su escrito, una pregunta retórica, si sería mejor, para los marinos civiles, la legislación de Fomento que la de Marina, Ricart aprovecha para defender la vieja institución de las matrículas de mar:

Si los náuticos van a la cárcel pública, ¿quién tiene la culpa? Pues la tienen aquellos navieros, que, creyendo pescar en río revuelto, hicieron coro con los revolucionarios, y gritaron ¡abajo las matrículas!, y no pocos pilotos, como manso rebaño, siguieron a los navieros y gritaron: ¡queremos el fuero ordinario, preferimos ir a la cárcel pública! Y ahora, la jurisdicción de Marina no puede hacer nada por su parte, pues se necesita nada menos que una ley

del Estado para que modifique este estado irritante y denigrante para los náuticos.

Ahí quedó parada la discusión sobre un pleito, la relación entre la Armada y la marina civil, que como ha escrito Enric García Domingo, tiene detrás una larga historia. Muchos años más tarde, cuando Ernesto Anastasio era un prócer prestigioso y respetado, confió a Gerardo González las siguientes palabras, en buena medida aplicables a los funcionarios de la Administración Marítima y de plena actualidad:

La marina mercante no ha estado situada en el lugar que le corresponde ni con la categoría que merece, porque es necesario considerar que marina es el género y de guerra o mercante la especie. Por esto, a la marina mercante, rara vez dirigida y gobernada por sus propios miembros, le ha parecido mejor que su organización y control dependiera de sus individuos, a quienes reiteradamente se ha venido considerando por los poderes públicos como menores de edad. Así casi siempre ha dependido de la marina de guerra; otras veces ha pasado a depender de Comercio, de Fomento, de Comunicaciones, siempre bajo la tutela de la Armada, sin que, al parecer, haya merecido su independencia como cuerpo autónomo, con sus prerrogativas y sus deberes específicos.

Por otra parte, la cooperación de la marina mercante a la política nacional del Estado, no es necesario resaltarla, tal es su evidencia así como su contribución heroica en los casos de conflagración. Sin hipérbole puede decirse que las dos últimas guerras las ha ganado, en su aspecto naval, la marina mercante: sus pérdidas han sido mayores y su contribución más eficaz.

Yo siempre he defendido la conveniencia de una comunidad entre ambas marinas, por el origen común y los conocimientos también comunes, que debieran hacernos compañeros; aunque en verdad no es así.

No me parece mal reconocer en ellos cierta superioridad representativa, no técnica ni profesional; ahora bien, esa superior representación de tipo simbólico y patriótico no les debe conducir a creerse superiores y considerarse una clase privilegiada.

En la marina de guerra ha habido grandes teóricos, hombres de singular valía, desde Jorge Juan en adelante; grandes matemáticos y nautas que han escrito magníficos tratados de navegación.

Lo malo es el marino funcionario, este es una verdadera plaga. Generalmente, con un concepto servil de su cometido, cuando se presenta un asunto que ofrece alguna duda, la manera habitual de resolverlo es fallando o dicta-

minando en contra del particular. De este modo creen salvaguardar la dignidad de su función y poner a cubierto su falta de preparación en unos casos o de estudio del asunto en otros. Esto representa poca confianza y dignidad.

En noviembre de 1911, saliendo al paso de los trabajos de la Junta Consultiva para modernizar los estudios de Náutica y las prácticas profesionales, Ricart se descolgó con un artículo un tanto apocalíptico que relata los sucesivos cambios normativos: reales órdenes de 20 de mayo de 1890; 17 de abril de 1891, 14 de febrero de 1900, 16 de febrero de 1901, 312 de mayo de 1901, 9 de agosto de 1902, 14 de diciembre de 1902, 12 de febrero de 1904, 14 de abril de 1904, 30 de septiembre de 1904, 9 de septiembre de 1905, 27 de enero de 1906, marzo de 1906, 26 de noviembre de 1906, 7 de enero de 1907, 11 de febrero de 1907, 27 de mayo de 1907, 19 de octubre de 1908, 31 de julio de 1909, y RD de 18 de noviembre de 1909, norma ésta que para Ricart era “un ratoncito, que se ha comido lo poco bueno que había en la desprovista despensa de los pobres náuticos”.

Ese fárrago inextricable de normas ponía en evidencia la escasez de ideas de los gobernantes ante los cambios que había contemplado la marina mercante: de la vela al vapor; buques de hierro de mayor tamaño; progresos de la navegación astronómica y del instrumental náutico. Cambios que necesitaban profesionales formados en disciplinas nuevas y más exigentes.

La plétora normativa giraba en torno a dos grandes temas: los títulos y las prácticas de navegación precisas para alcanzar cada uno de ellos. Ricart, pegado al pasado, abogaba por varias clases del título de capitán (de primera, de segunda...), y unas prácticas por viajes, como en los siglos anteriores, o por millas navegadas. Todo ello, compartiendo títulos y prácticas con los marinos de guerra.

El artículo de Ricart tuvo una inmediata y contundente réplica por parte de Anastasio (“Aclarando equívocos”, *Vida Marítima*, 30 de noviembre de 1911), que, tras el preámbulo de rigor mostrando sus respetos por el director de la Escuela de Náutica de Barcelona, tacha su artículo, todo él, de equívoco y contradictorio:

Se intercala en él a guisa de demostración numérica una estadística de los exámenes verificados en Julio último, y ante la cifra que resulta, exclama poco menos que indignado el autor: “¿Qué les parece a nuestros lectores: 332 capitanes sin prácticas? Los alumnos del último curso de la Escuela de Náu-

tica de Barcelona examinados y aprobados en la «primera quincena de Julio último; muchachos de diecisiete años algunos de ellos, son ya capitanes de la Marina mercante, etc. Tal afirmación es absolutamente inexacta, y nulos por consiguiente y sin valor todos los comentarios posteriores. Un capitán sin prácticas (usando las mismas palabras del Sr. Ricart), no es un capitán; el título no se otorga sin acreditar las prácticas reglamentarias; no existe, pues, alumno alguno del último curso de la Escuela de Náutica que “sea ya capitán de la Marina mercante”, y eso, que lo sabe el director de aquella Escuela perfectamente, ha debido expresarlo con claridad para evitar el deplorable equívoco que se desprende de sus palabras. Y así, planteada la cuestión en términos precisos, se puede entrar con paso firme a discutir si realmente es un acierto o una gravísima equivocación la novedad introducida por el reglamento vigente de dejar a elección del examinando el efectuar las prácticas de mar antes o después del examen. Bien sabe el que estas líneas escribe la acogida que en general ha recibido la reforma, y sacrificando quizá algo del convencimiento propio a lo que parece general sentir de una clase por conformarse mejor con el sentido tradicional y conservador que sirve de sostén a las instituciones antiguas, ha apoyado una solución, más simpática sin duda por menos radical, consistente en exigir para el examen de capitán el título de piloto.

Tras la dura acusación de falaz, Anastasio reprocha a Ricart que siga utilizando su influencia contra *quienes suscriben y se atreven a pensar por su cuenta, sustrayéndose a la tutela de los que hacen periódicos y llenan revistas, o continúan en edad madura ejerciendo la influencia que les dio la autoridad del magisterio sobre los cerebros jóvenes fáciles de moldear y disponer.*

Pero, ¿qué cosa es la carrera náutica amenazada de muerte por el reglamento? ¿Constituyen la carrera náutica los que han de venir o los que ya son? ¿La constituyen sus conocimientos especiales científicos en su unidad inmaterial y abstracta, o los hombres que los aprenden y los ejercen? ¿Se computa para medirla la cantidad o la calidad? ¿Se aloja en las escuelas o en los barcos? Puntualice bien todo esto el Sr. Ricart para que mejor podamos entendernos, porque si lo científico le merece consideración predilecta; si prefiere la calidad a la cantidad; si estima que las escuelas son para los pilotos y no los pilotos para las escuelas, tenga por cierto y evidente que el reglamento de exámenes para piloto y capitán de la Marina mercante no representa un paso atrás, sino un progresivo y meditado avance, imperfecto si él quiere y perfectible como toda obra humana; objeto de censuras quizá para cuantos no hayan puesto mano en él, porque es la censura el inmediato consejo que da la vanidad al amor propio; pero de ello a los adjetivos y las exclamaciones del Sr. Ricart hay una distancia que ni con sus habilidades de escritor puede salvarse.

Acaba Ernesto Anastasio proclamando su oposición a las ideas, comentarios y murmuraciones de Ricart, *porque así lo demanda el supremo interés de la clase, necesitada de una reglamentación fija y estable. ¡No faltaba más sino que volviéramos ahora a restablecer el régimen odiado de la inseguridad, variando los preceptos legales de un ministerio a otro!*

Demasiado para el “insigne marino”, que replicó de inmediato, con un artículo de idéntico título al de Anastasio, “Aclarando equívocos”, y con un subtítulo: “La experiencia es la madre de la ciencia”. La argumentación de Ricart asevera que la inmensa mayoría de los náuticos y aún los armadores son contrarios al reglamento que permite el examen de capitán y piloto antes de acabar las prácticas, sin examen de ningún tipo tras la terminación de éstas. Para demostrarlo publica sendas cartas del presidente de Fomento de la Marina Española, de los presidentes de los náuticos de Bilbao, de Gijón y de Santander y de ¡López Dóriga, presidente de la Asociación de Navieros Españoles! Para terminar de esta forma:

Es natural que el Sr. Anastasio sienta disgustado aquel tiranuelo que todos llevamos de pasaje y se llama amor propio, al ver que el Reglamento vigente, que considera casi como obra suya, por la colaboración que en él ha tenido, no ha merecido la aprobación de la mayoría de los Náuticos, sobre todo la de los marinos de experiencia, pero yo no dudo que con nobleza y altura de miras se convencerá de la verdad, y con su reconocido talento coadyuvará a que nuestra legislación marítima tome el cauce que más conviene para la dignificación completa de la clase Náutica, perjudicada por tantas divagaciones y falta de un sano criterio fijo.

A este artículo de Ricart le replicó en primer lugar el capitán Emilio Solá, vocal de la JC, con un artículo de apoyo a la reforma: “La evolución que ha experimentado la Marina mundial a consecuencia de las aplicaciones que el vapor y la electricidad han encontrado en los medios de transporte, ha hecho poco menos que indispensable la modificación del plan de estudios que comprendió la carrera de Náutica hasta hace poco más de medio año”. Sin mencionar en ningún momento a Ricart, comenta las críticas que se han lanzado contra el nuevo plan de estudios y concluye que:

Tales inconvenientes quizás no lleguen a ser más que una preocupación, nacida de la resistencia que en grado más o menos in-

tenso se presenta a toda innovación, por la fuerza que en nosotros adquiere la costumbre, y bueno será se reflexione sobre ello para ver si después de haber costado tanto el avanzar, conviene más retroceder que no continuar lo empezado con nuevas disposiciones que vengan a completar la enseñanza en la forma que sea factible, que desgraciadamente no estamos en ocasión de escoger tal o cual procedimiento, sino en la de adoptar el que sea realizable.

Le siguió un artículo firmado por cinco miembros conspicuos de la Asociación Náutica, todos capitanes, que salen al paso de los comentarios de Ricart debido a la enfermedad que aqueja a Anastasio, “reteniéndole en el lecho y, por lo tanto, sin que pueda de momento continuar defendiendo su opinión”. Sobre el núcleo de la polémica, “la conveniencia de efectuar las prácticas de navegación antes o después de la obtención del título de Piloto o Capitán”, afirman que si los tribunales de exámenes “no pueden responder de un modo absoluto ni relativo que cualquiera de los aspirantes sea prácticamente apto para montar una guardia, que en resumen es mandar un buque durante unas horas, o ser Capitán, ¿qué falta indispensable constituye el hecho de que las prácticas se realicen antes o después de haber obtenido el título de suficiencia teórica? De la teoría, de los conocimientos teóricos, pueden dar fe los tribunales; de que el individuo sea capaz en el terreno práctico, no. Ese es nuestro criterio”.

Finalmente, una vez restablecido, Ernesto Anastasio selló la polémica con una lección de congruencia. Reprocha a Ricart que mezcle la discusión de las prácticas antes o después, con la reforma del plan de estudios y con su interés por los Institutos Náuticos. No hay razón alguna para aplazar la entrada en vigor del nuevo reglamento, sostiene Anastasio, por las dudas que puedan albergar determinadas personas sobre el tiempo de las prácticas profesionales.

II. 8 La aventura de “Marina” y la labor periodística de Ernesto Anastasio

Anastasio otorgaba a la prensa una gran importancia como conductora de la opinión pública y constructora de la realidad a través de su percepción por las personas. Ya entonces, a principios del siglo XX, intuyó que la opinión pública era un factor decisivo de la vida política. De ahí su afán por tener una estrecha relación con la prensa escrita, la única existente antes de la eclosión de la radio a partir de los años 1930, bien visible en las estrechas relaciones que mantuvo con *La Vanguardia*, el diario de mayor tirada en Cataluña y especialmente en Barcelona, y con *Las Noticias*, diario que acogió sus últimas colaboraciones periodísticas en los medios de Barcelona. Tal era la relación de Ernesto Anastasio con la prensa que, en enero de 1952, cuatro días después del extraordinario homenaje que se le tributó en Madrid, se atrevió a dar una conferencia en la Escuela Oficial de Periodismo, entonces sita en la calle Zurbano, 51, sobre “Navegación y periodismo”, centrada en la complejidad de funciones del capitán de un buque, al hilo de la actualidad de aquellos días, con noticias y comentarios de todo tipo acerca del heroísmo del capitán Carlsen en el naufragio del FLYING ENTERPRISE. Y que poco después de ese acto, creó y dotó en esa Escuela una cátedra de Náutica.

En febrero de 1915, al impulso de la bonanza económica que vivían las industrias marítimas españolas por la guerra que desangraba a las potencias europeas, Ernesto Anastasio se embarca en una aventura, otra más, que demuestra sus ansias de mejorar del país. El día 1 de febrero, sus amigos de *La Vanguardia* publicaron una larga reseña de la salida al mercado de *Marina*, tal vez a partir de una propuesta escrita del mismo Anastasio, publicidad de colegas:

Hemos recibido el primer número de *Marina*, revista quincenal ilustrada, que se edita en Barcelona, y la primera en su clase que se publica en España. Su objeto es el público amor al mar y defender los intereses de los marinos de guerra y mercantes, consignatarios, navieros, constructores navales, industria pesquera, pescadores, yachtmen, etc.

Tiene el sello peculiar a las grandes revistas marítimas que se publican en Inglaterra, y está esmeradamente impresa sobre papel couché, resaltando sus grabados, entre los que recordamos una hermosa fotografía de «Waterland», el grandioso trasatlántico alemán de 56.000 toneladas; interiores de los grandes buques italianos en construcción Julio César y Duilio, portadas y viñetas de Noé, etc.

Entre el texto figura un artículo del capitán de la marina mercante don Ernesto Anastasio, otro referente a construcción naval, que aboga por la fundación de astilleros en el litoral mediterráneo.

Cuenta además con su sección de yachting, inaugurará en el próximo número la sección de pesca y la de interesantes biografías de navieros, consignatarios y marinos ilustres.

Marina aparece en el instante en que estando altos los fletes, a causa de la actual guerra, puede darse un impulso al desarrollo de nuestra flota, para que una vez terminada aquélla, pueda evitarse que millones de toneladas que se importan y exportan de nuestro país, tributen crecidas sumas al pabellón extranjero.

Una nota similar sacó *Vida Marítima*, cuyo primer párrafo proclama: “*Marina*. Así se titula una nueva Revista, que ha empezado a publicarse en 1º del actual en Barcelona, dirigida por nuestro distinguido amigo, el ilustrado Capitán de la Marina mercante, D. Ernesto Anastasio, práctico de aquel puerto, y cuya publicación, lujosamente editada y esmeradamente impresa, con profusión de grabados, aparecerá quincenalmente como un órgano más y muy eficaz en defensa de los intereses marítimos, construcción naval, pesca y navegación”.

En efecto, *MARINA*. Director D. Ernesto Anastasio Pascual. Revista quincenal defensora de intereses marítimos. Construcción Naval, Pesca y Navegación, con sede en el despacho profesional del abogado Anastasio, fue una publicación hermosa y efímera, pues duró sólo un año, del primer número, 1 de febrero de 1915, al número 24, 16 de enero de 1916, editada en papel de extraordinaria calidad y con fotografías de bella factura. Desde el punto de vista periodístico, la revista apenas tuvo influencia. Venía cargada de anuncios de todos los armadores e industriales con los cuales Anastasio había establecido alguna relación profesional: Compañía Valenciana de Vapores

Correos de África y Astilleros Cardona, a página entera; y medias páginas de Talleres Gómez, Ferrer Peset y Hnos, Minimax, (“único extintor de incendios de verdad”), T. Mallol Bosch, Línea de Vapores Tintoré, etc. etc.

El primer número, tras una portada con una foto del gallardo Alfonso XIII (“*Marina* rinde el merecido homenaje de simpatía y de respeto al Jefe del Estado que asume el mando supremo de las fuerzas navales de la Patria”), Ernesto Anastasio publica una declaración de intenciones bajo el título “*Marina*”.

Digamos ante todo que venimos a la vida pública empujados por la necesidad apremiante de que el litoral nacional sea dotado de un órgano de expresión, que sirva a la vez de eficaz instrumento de defensa a sus intereses marítimos.

(...) Recabamos para “Marina” el honor y la responsabilidad de este primer intento, de este que no vacilamos en llamar nobilísimo intento, porque hemos de proclamar, ante todo y sobre todo, que no aspiramos a otra recompensa que no sea la otorgada por la satisfacción íntima de haber cumplido con un deber para con la Marina y con la Patria.

En medio de estos dos párrafos un cántico a las industrias marítimas y a las personas laboriosas y útiles:

... como si las brisas marítimas no llevaran en disolución la quintaesencia de la salud, y el mar, en sus bonanzas y en sus borrascas, no encerrara las más estupendas maravillas de lo grande y de lo bello, ante cuya contemplación el descanso es deleite; como si el estudio técnico y económico de las grandes empresas de construcción naval, de líneas de navegación, de pesquerías, de defensa naval, de actividad internacional en el mundo mercantil no fuera de más positiva consistencia y de más sólidos y definitivos provechos para el individuo que lo cultiva y para la comunidad patria, cuyo valor en el mundo se edifica sobre el de sus hijos laboriosos y útiles.

Al final del artículo, un homenaje de reconocimiento al poder de la prensa:

Y tú, Prensa, que todo lo puedes: la profesional y la de informaciones generales, la local y la nacional, la independiente y la política, la literaria y la científica, recíbenos con benevolencia; acoge este cordial saludo nuestro como una manifestación de respeto y un reconocimiento anticipado a la bon-

dad del trato que otorgarás, seguramente a MARINA, que no viene a luchar en contra de ninguno de vosotros, sino junto a todos vosotros, y desde su especial punto de vista, por el bien del país.

Marina se ocupó de informar con detalle de los debates que se produjeron en el seno de las dos reuniones de la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca (JC) que tuvieron lugar en 1915. En la primera de ellas, el articulista, sin duda Anastasio, aunque el texto aparece sin firma, se pronuncia a favor de la Reglamentación de trabajo a bordo presentada por el Gobierno y aprobada por el Instituto de Reformas Sociales, y en contra de las tácticas obstruccionistas de los armadores bilbaínos, a través de la Asociación de Defensa Patronal, a los que advierte: *mucho mejor hubiera sido que en vez de combatir el Reglamento hubieran pedido y propuesto garantías eficaces para el final y exacto cumplimiento de las recíprocas obligaciones contenidas en el nuevo régimen.* Y se muestra crítico con la dualidad de servidumbres que han de soportar los estudios de náutica, dependientes de los ministerios de Instrucción Pública y de Marina; y partidario de la reforma de los planes de estudio propuesta por la JC en contra del parecer de algunas escuelas o asociaciones capitaneadas por Ricart y Giralt. *Sería una lamentabilísima equivocación empeñarse en retroceder a los sistemas antiguos -escribe Anastasio- como si el tiempo no pasara y no existiera diferencia entre la navegación del siglo veinte y la de mediados del diez y nueve.*

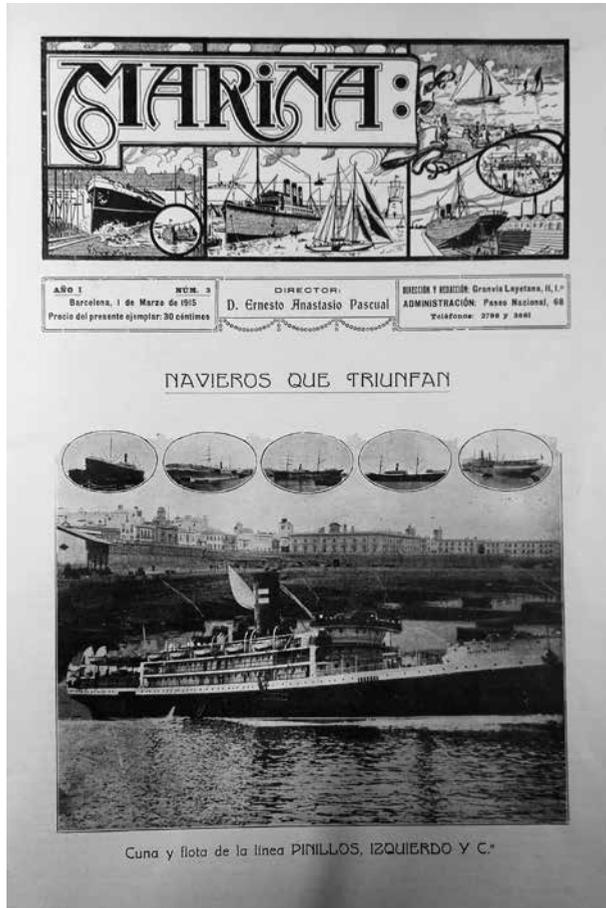
De la segunda JC de 1915, *Marina* publica nada menos que 6 páginas con una información exhaustiva, pues Ernesto Anastasio reputa *interesantísima* la actuación de la Junta, *en la que tienen representación todos los intereses de la Marina mercante (...)* *De la discusión y el contraste de intereses contrapuestos surgen actitudes y comentarios que no debe el Gobierno desdeñar, sino estudiar detenidamente, con ánimo de que todas las representaciones sean equitativas y proporcionada y de que la labor informativa de la Junta no se desnaturalice ni se desvíe de su misión, respondiendo en todo momento a los elevados fines para que fue creada.*

En el número 24, 16 de enero de 1916, *Marina* publicó una emotiva página en homenaje a los fallecidos en el trágico naufragio del vapor MARIANO BENLLIURE, el mejor barco de la Valenciana de Vapores Correos de África, bautizado en honor del célebre escultor (1862-1947), que fue director general de Bellas Artes en 1917. Aparecían las fotos de los oficiales, todos de la Asociación Náutica

que ahora de forma honorífica presidía Anastasio: el capitán José María Segarra (en realidad se llamaba José Miguel); el primer maquinista, Eduardo Damiá; el primer oficial, José Montis; el segundo oficial Luis Guinart; y el radiotelegrafista Juan Vigo. No era excepcional en aquellos años de acelerado cambio tecnológico que los barcos naufragaran dejando un rastro de dolor y muerte, de modo que era lógico preguntarse por qué *Marina* otorgaba tanta importancia al siniestro del MARIANO BENLLIURE. Muchos años más tarde, a mediados de enero de 1952, el propio Ernesto Anastasio ofreció la respuesta. El periodista Javier Bueno le hizo una entrevista al presidente de Trasmediterránea, para la *Hoja Oficial* del lunes, de Madrid, al calor de la noticia del naufragio del FLYING ENTERPRISE, cuyo capitán, el danés Kurt Carlsen se negó a abandonar el buque y sólo pudo ser rescatado a la fuerza unos minutos antes de que el buque se fuera al fondo a unas 32 millas de la costa inglesa de Falmouth. La historia se convirtió en noticia mundial, con Carlsen ensalzado a la categoría de héroe de la marina mercante. Anastasio aprovechó la ocasión para explicar la historia del MARIANO BENLLIURE, que vivió en primerísimo plano, pues ya formaba parte del equipo directivo de la naviera.

La entrevista de Javier Bueno a Ernesto Anastasio contiene errores de bulto, tal vez porque la escribió la tarde del domingo, de prisa y corriendo. “El buque salió de Liverpool cargado de carbón cuando el día de Nochebuena le sorprendió en alta mar un fortísimo temporal”, escribe, cuando en realidad, según el documentado artículo de Francisco Font, en la *Revista General de Marina* de mayo de 2009, titulado precisamente “El capitán José Miguel Segarra, un marino ejemplar”, el vapor MARIANO BENLLIURE se hundió el 27 de diciembre de 2015, habiendo salido de Glasgow el 25, cargado con 3.100 toneladas de carbón. El número de tripulantes fallecidos va desde 42, según *Vida Marítima*, 10 de enero de 1916, hasta los 45 que mencionan casi todas las fuentes consultadas. Sigue la entrevista de Javier Bueno:

El radiotelegrafista empezó a cursar noticias que hacían ver la situación desesperada en que se encontraban -relata Anastasio. Por ser festividad tan señalada resultaba difícil reunir a todos los directivos de la compañía propietaria del barco. Al fin mientras que de otros lugares se hacían al mar los equipos de salvamento, los miembros de la Surafricana [nuevo error



Portada del número 3 de la revista *Marina*, dedicada a los navieros que triunfan.

del periodista] *nos congregamos para conocer las noticias de la tragedia. Recuerdo con emoción aquellos momentos terribles en que iban llegando las noticias trágicas. Parte de la tripulación se había echado al mar en los botes de salvamento. El capitán, varios oficiales y el “radio” permanecían a bordo, dispuestos a salvar a todo trance el buque y el cargamento. La situación a juzgar por las noticias que se recibían era cada vez más angustiosa.*

Sigue contando Anastasio que se conminó al capitán para que abandonara el buque, *pero el heroico marino se negó de plano alegando que salvaría el barco o moriría con él.* Confiesa Anastasio que el último cablegrama recibido del MARIANO BENLLIURE se le quedó grabado en su *imaginación como una huella indeleble: “A la vista del faro de Scilly, agotados todos los recursos, nos hundimos”.* La entrevista con el presidente de Trasmediterránea acaba con estas palabras:

Tan sólo un recuerdo nos queda de esta gloriosa hazaña: el “Capitán Segarra”, un buque de nuestra Compañía que luce el nombre del glorioso marino, que cada vez que se lanza a los peligros del mar, llevando en su casco el nombre del glorioso marino valenciano, va escribiendo sobre las olas azules del océano el ejemplo gustoso de un hombre que sucumbió gustoso [el periodista no debió encontrar otro calificativo más adecuado] antes que faltar a la alta misión que llevaba encargada.

Esas graves palabras y la épica del relato quedan ensombrecidas por una confesión que Ernesto Anastasio le ofrece al periodista y que Javier Bueno, en su precipitación, no supo calibrar: la causa del hundimiento del MARIANO BENLLIURE fue que era un mercante de carga general *y ahí precisamente estimo yo que radicó la causa del naufragio cuando sobrevino el temporal (...)* Los barcos dedicados al transporte de carbón *han de llevar en la bodega una serie de estantes o compartimentos, de los que carecen los encargados de transportar otros productos, a fin de evitar que en caso de temporal pueda correrse la carga y se produzcan escoras.* Es decir, confiesa Anastasio, el siniestro se produjo porque el armador destinó el buque a un viaje para el que no estaba preparado; y ni el capitán ni el primer oficial ordenaron, antes de cargar, colocar en las bodegas divisiones longitudinales que redujeran el momento escorante en la eventualidad de un corrimiento de la carga.

De los artículos aparecidos en *Marina* hay que reseñar los dos que se publicaron bajo el título “Marinos ilustres”, sin firma, pero escritos sin duda por el director. El primero dedicado a Antonio M.

Pinillos se publicó en el número 3, 1 de marzo de 1915, tras una portada con un gran titular, “Navieros que triunfan”, y loa la perspicacia del personaje y la feliz historia de la naviera Pinillos Izquierdo y Cía.

El segundo vio la luz en el número 5, 1 de abril de 1915, página 56, una alabanza en toda regla, sin tapujos ni disimulos, de los navieros de la Compañía Valenciana de Navegación, valencianos todos: Síster, Lázaro, Puchol; sin olvidar a los hermanos La Roda; para acabar con un elogio del médico que supo unir ambas empresas *con tan feliz éxito que habiendo conquistado merecidos lauros en el ejercicio de su profesión, los tenía reservados aún mayores como hombre de empresa, organizador inteligente en la concepción sintética y en el detalle analítico, que se ha revelado con sorpresa de todos y se ha consagrado por el voto unánime de cuantos le conocen como naviero experto y quizás como el más documentado y enterado de cuanto pasa en el mundo en relación con los negocios a cuyo estudio y dirección se halla entregado*; don José Juan Dómine, *que si sabe curar enfermos, sabe mejor aún dar salud a los negocios*.

De la perspicacia y visión de futuro de Ernesto Anastasio da buena cuenta el artículo publicado en el número 7, 1 de mayo de 1915, sin firma, pero obra de Anastasio, “Algo sobre el viaje del presidente”. Habla del viaje de Eduardo Dato a Barcelona, con la queja de que el presidente del Gobierno *no ha visitado nuestro puerto, el exhausto y solitario y moribundo puerto de Barcelona*. El artículo, a modo de editorial, está consagrado a criticar que se haya abandonado la idea de hacer una *zona neutral* en las marismas al sur de la dársena de San Beltrán. Añade una crítica a los Gobiernos de Madrid: la zona neutral sería *un oasis de trabajo emplazado sobre una obra magna de saneamiento con canales que llevaran el agua de mar tierra adentro, bordeados de almacenes para depósito y manipulación de mercancías transportadas por grandes trasatlánticos, atrayendo una intensísima vida comercial donde ahora hace imposible la vida el paludismo alojado en las charcas pestilentes de los pantanos*. La idea de la *zona neutral* se materializó en un proyecto, del cual informaba José Miralles en un largo artículo publicado en *Navegación, Puertos, Industrias del Mar*, de mayo y junio de 1934, que muchos años más tarde se hizo realidad: la zona franca del puerto de Barcelona.

II.8.1. Artículos en Marina y el Boletín Náutico

Además de dirigir, editar y escribir en su revista, Ernesto Anastasio continuó con su labor de articulista en el *Boletín Náutico*, el órgano de expresión de la Asociación Náutica Española. Podemos dar por seguro que en los cinco años que van de 1908 a 1912, ambos incluidos, escribiría los editoriales y buena parte de los artículos de opinión que se publicaron.

A partir de la huelga general de mayo de 1914, Ernesto Anastasio deja de publicar en el *BN*, probablemente por desacuerdo con el rumbo que tomó la huelga. Durante 1915, su producción periodística se centra en la revista que fundó y dirigió, *Marina*. Los artículos publicados en el *BN* desde diciembre de 1916 hasta mayo de 1917, cuando se anuncia la próxima fusión de la ANE y Fomento, son textos alejados de la vida societaria, piezas de manual de Derecho y comentarios políticos, relacionados con la mar y la legislación, previamente publicados en *Las Noticias*, un periódico independiente de Barcelona que competía con *La Vanguardia* y fue cabecera de referencia durante las dos primeras décadas del siglo XX, según el maestro de periodistas Jaume Guillamet.

En el Anexo 2, el lector encontrará la relación de artículos que escribió y publicó Ernesto Anastasio entre 1907 y 1917. Faltan los artículos que seguramente publicó en el *Boletín Náutico* entre 1908 y 1912, durante los cuales presidió la Asociación Náutica Española.

II. 9. La conferencia de Ernesto Anastasio en la sede de Fomento del Trabajo, la gran patronal catalana

Ernesto Anastasio fue invitado a participar como ponente en el ciclo de conferencias sobre asuntos marítimos organizado por la Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona. Bajo el título de “El personal de navegación. Su formación y reclutamiento. Los centros de instrucción marítima” intervino el día 22 de febrero, en el salón de actos del Fomento del Trabajo

Nacional. Una conferencia que Anastasio preparó cuidadosamente y mandó editar en cuadernillo. De inicio una afirmación sorprendente y provocativa: *El problema de la Marina mercante es hoy todo el problema del mundo; es, quizás, el único problema de España.*

A seguir, un elogio de los marinos por su sacrificio durante la I Guerra Mundial:

(...) los países bloqueados quisieron ser bloqueadores y publicaron la famosa nota de 1de enero del año 1917, que establecía la guerra submarina ilimitada, briendo de muerte todo el comercio marítimo del mundo con el aniquilamiento de la Marina mercante; y son notorias las observaciones y los juicios de todos los hombres de Estado, que coinciden en considerar el resultado de la guerra como una consecuencia de esta guerra marítima sui generis en que el puesto de peligro y de honor está en los buques mercantes, en que los que realmente arriesgan la vida y luchan y perecen son los marinos mercantes.

La primera crítica a los Gobiernos de Madrid:

Ha sido una desdicha para España tardar tanto en reconocer que el remedio para todas las enfermedades de la vida nacional está en los mares, está en el aumento y ulterior consolidación de su poderlo marítimo. Si en vez de tantas juntas y comités, tanta intervención equivocada y perturbadora en el libre desenvolvimiento del comercio, y tanta y tan vana literatura ministerial, hubiera habido un gobierno previsor que hubiera gastado al final del año 1914 doscientos millones de pesetas en 600.000 toneladas de buques, que situados sobre América podían verificar cuatro viajes anuales, moviendo por consiguiente 2.400.000 toneladas de importación y otras tantas de exportación, a más de las que hoy mueve con su tonelaje, ¿qué problema económico, ni social, ni político tendría hoy que resolver España?

Y una observación de hace cien años (escribo esto en 2018), que con mayor razón pudiera suscribirse hoy:

Os causará asombro la noticia de que el conocimiento y administración de la navegación mercante española depende de ¡seis ministerios! Basta enunciar el hecho para reconocer que nuestra Marina mercante se mueve en la mayor incoherencia y desbarajuste administrativos, y que con tan desdichada organización, la escasa marina comercial que ostenta la bandera de España representa un verdadero milagro de paciencia y de optimismo.

(...) Insistamos en que esta falta de unidad administrativa y la bochornosa incompetencia, salvo muy contadas excepciones, de los altos funcionarios, produce un daño irreparable en la economía nacional.

El grueso de la conferencia lo dedicó Anastasio a explicar la evolución del transporte marítimo, de los buques y de la figura del capitán.

Ha sufrido la interesantísima figura del capitán de naves mercantes una honda transformación a través de la historia. Desde la antigua navegación medrosa y costanera descrita por Vegacio, en que se interrogaba la derrota a las aves voladoras cuando estaba oculta la estrella polar, a la moderna navegación transatlántica que discurre con matemática precisión sobre la ruta invisible que dibujan sobre el planeta los movimientos celestes recogidos con exactitud por los instrumentos de reflexión; desde el velero primitivo sin arte marinera y sin resistencia para las luchas con los temporales, a los novísimos palacios del Océano, punto menos que insensibles a la acción de los malos tiempos; desde el “magister navis” de los romanos al moderno capitán de la Marina mercante, media una distancia enorme, y recorriéndola a grandes rasgos, tan rápidamente como cumple a un trabajo de esta naturaleza, es como nos habremos de penetrar mejor de los fines que fundamentalmente han de cumplir las enseñanzas náuticas en España para que el personal alcance el grado de cultura indispensable para conservar sus actuales prestigios y hacer al pabellón español el honor merecido.

(...) Los buques de vapor y los veleros de gran tonelaje han cambiado radicalmente estas características de la navegación mercante. El naviero individual o colectivo que mueve grandes capitales en los negocios de mar, no compra ni vende cargamentos, sino que se organiza exclusivamente para obtener los máximos rendimientos de su transporte, y el rendimiento se edifica sobre el mayor tonelaje a transportar con la mayor economía en los gastos de navegación y la mayor celeridad en los viajes, reduciendo a lo estrictamente indispensable las demoras en los puertos. Para lograr eficazmente este cometido, se ha puesto en relación directa con personas o entidades que le representan transitoria o permanentemente en aquéllos, y han surgido los modernos consignatarios de buques; que ya no son aquellos auxiliares del capitán nombrados por éste a su llegada para que le ayuden o le asesoren en aquellas cosas que no le son conocidas, por razón del idioma, de la falta de relaciones en el puerto a que se llega por primera vez, del temor a incurrir en infracciones de reglamentos no sabidos, sino que son agentes del armador de quien directamente reciben instrucciones en ausencia del buque, a los efectos de que, tan pronto llegue éste se proceda a las operaciones de descarga o carga sin que el capitán tenga que proveer personalmente a ponerse en relación con cargadores o receptores, cobrar

fletes ni liquidar cuentas a las que presta su conformidad, para que el consignatario las liquide y las remita con los saldos a los navieros.

(...) Aparte los transportes de líquidos, combustibles, minerales, trigos, carbones, maderas, ganados y frutas, que forman casi siempre cargamentos completos, toda la demás carga variada que se comprende con la denominación genérica de carga general, tejidos, materias para la alimentación, maquinaria, productos manufacturados, etc., es embarcada en lotes pequeños, y el cargamento total del buque lo integran una pluralidad de mercancías diversas embarcadas por gran número de personas con cada una de las cuales se ha celebrado un contrato de fletamento llamado conocimiento. Los consignatarios de mercancías son también tantos como conocimientos firmados, y este fenómeno de multiplicidad de personas, y de mercancías, que contrasta con la simplicidad de los fletamentos de los buques 'tramps', con un solo cargamento, un solo destino, un fletador y un destinatario, se reproduce en cada uno de los puertos de escala donde se deja parte de la carga y se toma otra para cualquiera de los destinos del itinerario.

Al tratar el tema de los consignatarios, Ernesto Anastasio lamenta que en materia tan interesante, *que propende a tan variados desenvolvimientos y de la que deriva toda una multiplicidad de consecuencias jurídicas, el Código de comercio español no recoja estas importantes manifestaciones de la actividad mercantil y marítima, sin contener siquiera una definición del consignatario de buques.*

En la segunda mitad de la conferencia, entra a exponer lo que el título anunciaba:

El personal náutico de los barcos puede dividirse en dos grandes grupos: corresponde al primero aquel sin cuya presencia a bordo no se concibe la posibilidad de la navegación, y el segundo aquel otro que, perteneciendo a profesiones que pueden ejercerse indistintamente en tierra y en los barcos., se ha especializado para la vida de éstos en las grandes naves modernas que han incorporado numerosos elementos, antes punto menos que desconocidos en los buques para hacer la vida más confortable y segura.

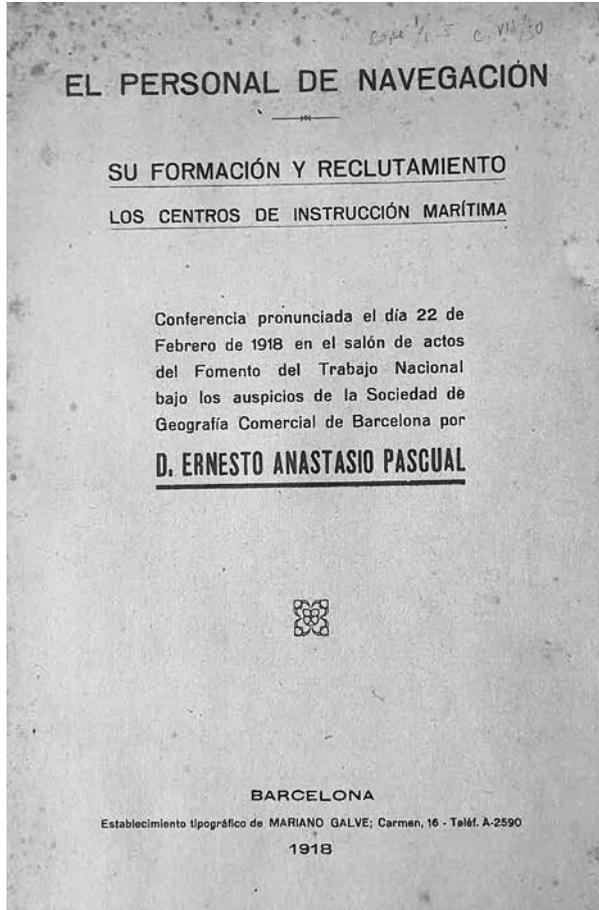
El primer grupo lo forman: en cubierta, el capitán, oficiales, contra-maestre y marineros; en la máquina, los maquinistas, calderero, fogoneros y paleros. El segundo grupo lo constituye todo el personal de fonda, mayordomos, cocineros y camareros; existiendo además médicos y practicantes, telegrafista, capellán, y en los transatlánticos ultrarrápidos consagrados al transporte de pasaje de lujo, músicos, impresores, etc. Los métodos de vida y de navegación a bordo de estos grandes transatlánticos discrepan notablemente de

los que se seguían y aun se siguen en los buques de vela de navegación costera y de altura y de los vapores cargoboats. Todos ellos, tienen, claro es, puntos fundamentales de coincidencia, porque en todos ellos ha de atenderse a la maniobra y a la derrota y en todos ha de ser exquisita la vigilancia para sortear y evitar los grandes riesgos que acechan siempre a la navegación.

El personal náutico en la mar se distribuye siempre en guardias en número de dos o de tres, según los casos, sucediéndose de modo tal, que en circunstancias normales siempre existe a bordo en estado de eficiente actividad el mismo personal. Los buques de vela navegan ordinariamente a dos guardias, distribuyéndose entre ellas la marinería en partes iguales, y en cada una de estas guardias existe un oficial que la manda, dos timoneles que reparten entre ambos y de dos a dos horas la tarea de gobernar, y dos mozos que prestan el servicio de serviola o sea de vigía, teniendo, como su mismo nombre indica, la misión de explorar constantemente el horizonte (...) En los grandes buques de cruz, como son las corbetas y fragatas en las que tiene nuestra matrícula ejemplares muy hermosos, hay necesidad de reforzar estas guardias con personal suficiente para manejar el aparejo en las viradas y en las maniobras de cargar o de largar velas, según lo aconseja la fuerza del viento. Los oficiales de estos buques, si son dos, alternan en el mando de las guardias; si es uno solo, alterna con el capitán, quien tiene en su guardia al contraestre para que le sustituya en la ejecución de algunas órdenes de carácter práctico.

Ese mundo de la vela ha prácticamente desaparecido.

El cambio radical introducido en los métodos de navegación en los grandes buques de vapor, ha cambiado totalmente el modo de ser de la marinería. En primer término, el número extraordinario de unidades con las que ha aumentado la flota del mundo, y la proporción muchísimo mayor de personal que tripulan los buques de vapor, no solamente ha elevado a una cifra enorme la que representa el personal consagrado a la navegación, sino que a cada una de las grandes unidades modernas corresponde un personal muchísimo mayor que el que ordinariamente tripulaba las naves de vela a que nos hemos referido. Por de pronto, el solo hecho de la aparición de las máquinas de vapor ha hecho surgir la necesidad del personal de máquina que en los buques rápidos es numerosísimo, sobre todo en las clases de fogoneros y paleros, y esa súbita incorporación a la vida marítima de tantos hombres, que no todos anduvieron sus primeros pasos a bordo de los buques, ha dado cierto aire de heterogeneidad y de desarmonía a aquel conjunto del personal de mar que antes se distinguía con características más determinadas de todo el resto de las fuerzas sociales.



Portada del folleto editado por Ernesto Anastasio con su conferencia de 1918 en Fomento del Trabajo, Barcelona

Esta evolución del personal de mar ha dado lugar a una palabra que antes era desconocida por desoída, porque antes, al marinero se le llamó siempre marinero, y hoy, en su mescolanza con los grupos societarios de todos los países que toman puesto en las filas obreras organizándose en grupos autónomos concordados con los demás del obrerismo nacional e internacional, se han definido a sí mismos con la dominación genérica de obreros del mar, que les comprende a todos, personal de cubierta, de máquina y de fonda.

(...) En esos grandes buques de vela con aparejo de cruz, donde la mirada profana se maravilla de que existan hombres capaces de manejar sin posibles equivocaciones todo el intrincado dédalo formado por las jarcias y la cordelería de labor, el marinero veterano desempeña un papel insustituible y domina el arte que se necesita para saber reconstituir todo aquello y ejecutar todas las difíciles maniobras que requiere la tarea de arbolar una nave, envergarse sus velas, coser y relingar éstas, aferrarlas y largarlas; y en la navegación, los llamados gavieros tienen a gran honor disputar entre sí la mejor conservación y más aseado cuidado del aparejo a que respectivamente están destinados. Nada de esto sirve, ni aun de ello se sabe casi nada, en los modernos buques de vapor.

(...) Aquella vida familiar e íntima de los buques de vela, con diez o doce hombres de tripulación, que en el decurso del viaje llegaban a crear vínculos de estima que hacían de ellos una familia, no ha podido subsistir dados los métodos de vida y de navegación de los modernos buques de vapor, en los cuales es frecuente el caso de que el Capitán, a cuyas órdenes navega una tripulación que pasa a veces de un centenar de hombres, y que cambia con frecuencia, no llegue a conocer más que de vista a lo sumo a alguno de sus tripulantes. La organización de grandes compañías, que hace que el personal no pertenezca propiamente a un barco determinado, sino a todos los de la empresa, cuyos jefes ordenan los transbordos, ha hecho que aquella compenetración íntima entre capitán y tripulante haya desaparecido para ceder el paso a un estado de convivencia accidental y mecánica en el que cada tripulante representa un guarismo que el Director maneja en el cálculo total de todas las fuerzas humanas de que dispone. Algo análogo sucede, aunque no en tan grande escala, en la relación de capitanes y oficiales con armadores en aquellas grandes empresas en que no es posible, por su índole misma, que los gerentes acentúen el trato con su personal, y a toda esta serie de concausas hay que atribuir fundamentalmente ese estado de aparente divorcio y de hostilidad, que por una mala inteligencia ha dado lugar a paralizaciones lamentables en el tráfico, que podrían repetirse sin una sana rectificación que hiciera a los armadores todos prestar mayor atención a este general resurgimiento, que propende, con ansias de reivindicación en todos los órdenes sociales, a un progresivo y no interrumpido mejoramiento de todas las clases de la sociedad.

Sobre las enseñanzas náuticas, Anastasio no esconde su decepción.

Más de cuatro años han estado en Instrucción pública y Marina discutiendo a cuál de los dos Ministerios correspondía resolver en materia de enseñanzas náuticas. A los marinos les era hasta cierto punto indiferente, bastándoles con que fuera uno solo, sea cual fuere; pero ni Marina quería legítimamente desprenderse de la función que le corresponde en materia que de tal manera encaja en los fines para que fué creada la Dirección General de Navegación y pesca Marítima, ni Instrucción Pública, que constituye un Ministerio esencialmente político, quiso consentir que se rebajara el número de sus empleados, restringiendo así las ocasiones para dispensar el favor de la nómina. Y he aquí que en un Ministerio en el que discurrieron los años apacibles sin acordarse de que existía marina mercante, se despierta súbitamente un interés extraordinario por esta institución, y ofreciendo notable contraste con la pasividad anterior, se inicia de repente una verdadera fiebre de Decretos y Reales órdenes creando nuevas asignaturas y nuevos Profesores, sin plan ni concierto, llegando al extremo de que el mismo que os dirige la palabra, que ha seguido paso a paso todas las alternativas y fases de esta actuación, no conozca a ciencia cierta en el momento presente cuáles son los trámites a seguir por un joven que desee en los actuales momentos estudiar la carrera náutica.

(...) Después de más de seis años de discutir Instrucción Pública y Marina, a quien corresponden las enseñanzas náuticas, y de estar el Ministerio de Instrucción Pública rectificándose incesantemente con disposiciones nuevas, no ha podido nadie ponerse de acuerdo acerca de quién debe pagar a los Profesores que están sirviendo la enseñanza en la mayor parte de las escuelas e Institutos gratuitamente, porque los ministros de Instrucción Pública han hallado un medio magnífico de hacer economías en los presupuestos, no pagando a los Profesores.

Aunque esto parece maravilla, es rigurosamente exacto, y el cuadro de Profesores de la Escuela de Náutica de Barcelona ha tenido que recurrir, da vergüenza tener que decirlo, a la liberalidad de las clases navieras para que suplan en parte la irritante situación en que les tiene sumidos el Estado, negándose, con una pasividad inexplicable, a incluir en los presupuestos generales la cantidad necesaria para el pago de sus haberes.

En conclusión:

Nada, nada tienen que agradecer a la España oficial los marinos mercantes; y la otra España, la España que trabaja, parece no haber querido enterarse hasta hoy de que existe un núcleo social de incontrastable fuerza

impulsora de las actividades nacionales, al que se ha tenido siempre al margen de todas las tutelaciones del poder público.

Al surgir la necesidad de establecer el seguro de guerra se concibió más bien como seguro de naves que de dotaciones. A las demandas de un Montepío nacional marítimo se ha contestado con excelentes disposiciones del Gobierno, pero sin auxilios directos económicos, como si no los mereciera esa brava gente de mar que se expone a diario en lucha con los temporales y con los beligerantes, que en la mar atacan su Vida, y en los puertos su dignidad con intolerables vejaciones. En materia de contratación de trabajo, pasan años interminables sin una ley que ponga en vigor un Código marítimo.

¿A qué seguir?

PARTE III. En la cima

No es la riqueza, la abundancia de medios, lo que más importa, sino el sentirse con aptitud bastante y con decisión para abordar las más grandes empresas.

Ernesto Anastasio, 1966

Cuando Ernesto Anastasio renuncia a su plaza de práctico del puerto de Barcelona, en abril de 1918, con 37 años, no lo hace para dedicarse al ejercicio de la abogacía, sino para ejercer de empresario y gestor de grandes proyectos. El camino a la cima estaba despejado y en franquía. Ya en abril de 1916, Anastasio se había ocupado, por cuenta de Vicente Ferrer Peset, de la compra de la Compañía Gijonesa de Vapores por la mercantil “Ferrer, Peset y Hermanos”, y había sido nombrado vocal del Consejo de Administración de la naviera asturiana. La compra de la Gijonesa formaba parte del plan ideado por Dómine para crear una gran naviera que evitara la competencia salvaje entre barcos de cabotaje y aprovechara lo previsto sobre tráficos y líneas de soberanía en la Ley de protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas, la Ley Maura, de junio de 1909.

Desde su fundación en 1916, Anastasio ejerce de secretario del Consejo de Administración de la Compañía Trasmediterránea y en buena parte de director ejecutivo por su proximidad al presidente, José Juan Dómine. Figura también en el Consejo de Administración de la Isleña Marítima y es nombrado secretario del consejo de Arquitectura e Ingeniería, SA. Y además sigue como secretario del consejo de “Torrás, Herrería y Construcciones, Sociedad Anónima”, una empresa saneada y rentable. Forma parte, en representación de la Cámara de Comercio de Barcelona, de la comisión para estudiar las señales marítimas del puerto. El 7 de agosto de 1920, un RD de Marina le nombra, en representación de los navieros, vocal de la comisión codificadora que había de proponer una Ley Penal de la marina mercante. Y sigue en la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Jalones para ascender a lo más alto.

Acepta participar en la comisión técnica creada por RO de 25 de septiembre de 1923 con el cometido de proceder “a la mayor brevedad posible a revisar, cancelar en su caso y señalar las responsabilidades a que hubiere lugar, las referidas autorizaciones concedidas para el cabotaje nacional a buques de procedencia extranjera desde el citado año 19 y elevar al Gobierno de S. M. un plan completo y orgánico por virtud del cual pasen a depender de un solo centro directivo en la Administración central todos los asuntos que en la actualidad se encuentran afectos a diferentes departamentos ministeriales y que se refieren directamente a la navegación comercial y a la pesca marítima”. Para ese ambicioso encargo, arreglar el desaguisado del cabotaje con barcos de construcción extranjera en virtud de la autorización provisional establecida en la conocida como Ley de Subsistencias, de 11 de noviembre de 1919, en contra de las disposiciones de la Ley Maura, y de pasada redactar un plan de reforma de las competencias marítimas del Gobierno (un tema pendiente todavía hoy), la orden creaba un equipo de 7 personas, bajo la presidencia del director general de Navegación y el secretario de la Junta Consultiva. Tenían un mes y medio para realizar el trabajo. Ernesto Anastasio intervino en esa misión imposible en representación de los navieros. Acepta también formar parte de sociedades prestigiosas de carácter cultural, como la Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona, de la que es elegido vocal de la Junta Directiva en julio de 1919; y años más tarde, en agosto de 1934, se suma al proyecto de los Centros Comerciales Hispanomarroquíes para crear un Museo de América y África, a instalar en Madrid con “productos de importación y exportación, así como diversas manifestaciones de labor cultural de ambos continentes”, según la información publicada por el diario madrileño *Luz*, el 14 de agosto de 1934.

Julián Amich dio cuenta en *El Vigía* del 3 de mayo de 1960 de una anécdota reveladora del prestigio taumatúrgico de Ernesto Anastasio, “la figura máxima de la Marina Mercante española”. Amich, que había fundado *El Vigía* en el verano de 1958 como boletín de navegación, industria y comercio de periodicidad diaria, fue testigo directo de la conversación “entre el capitán Terrasa del ‘Rey Jaime I’ y un señor amigo suyo que acababa de subir a bordo, el cual, casi de sopetón, le dijo que acababa de obtener que don Ernesto Anastasio se encargase de la dirección de varias de sus empresas entre las que figuraba una de productos químicos de Porto Pi, terminando con el recito de las condiciones económicas del contrato y el siguiente colofón: “Crec que

ell ha fet un bon negoci, pero jo també”. Él cree que ha hecho un buen negocio, pero yo también. Aunque Amich nada dice de la fecha en que tuvo lugar, las referencias que aporta permiten afirmar que el amigo del capitán del REY JAIME I era Juan March Ordinas y que la conversación tuvo lugar entre 1919 y 1920. No he hallado ninguna otra referencia a esa colaboración directa entre Ernesto Anastasio y Juan March. Silencio absoluto. El nieto de Anastasio, José María, me confirmó, sin embargo, que en la memoria oral de la familia hay una estancia de algunos meses en Mallorca para llevar asuntos de Juan March, sin poder precisar la fecha y la duración. Una colaboración que acabó mal, según las fuentes familiares, porque Anastasio no comulgaba con los métodos empresariales del mallorquín.

El vapor REY JAIME I fue construido en Italia en 1910, a la orden de La Isleña Marítima. Tuvo una larga y exitosa vida hasta que fue desguazado en Valencia en 1968. Cuenta Honorat Bauçà Roig la forma cómo consiguió Juan March que los propietarios le vendieran los terrenos de la bella ensenada de Porto Pi, junto a Ciutat de Mallorca, para montar una industria química maloliente y contaminante donde buena parte de la burguesía palmesana tenían residencias de verano: partiendo de una pequeña parcela donde montó una planta de ácido sulfúrico, el empresario simulaba, como accidentes, continuos escapes de gases sulfurosos. Tras varias denuncias, cierres y reaperturas, consiguió que le vendiesen los terrenos a precio de ganga. Años después, en una fiesta le preguntaron que significaban las tres PPP entrelazadas que había en la entrada del complejo. Y el millonario contestó: “Putes, Parents i Pobles, tots com més enfora millor”. Putas, familiares y gente, cuanto más lejos mejor.

Por supuesto, Ernesto Anastasio continuaba en la Junta Consultiva de Marina Mercante, de la que fue nombrado en 1924 miembro de la comisión permanente y presidente de la Sección de Navegación. Y al acabar la guerra civil, entra a formar parte de la Junta Consultiva de Seguros.

El año 1924 resultó un año particularmente agitado para Ernesto Anastasio. En enero recibió su primera medalla: la gran cruz al Mérito Naval con distintivo blanco y pago de cuota reducida, otorgada por la presidencia del Directorio, en razón de “los servicios especiales prestados a la marina”. En abril se constituye ante el notario habitual que utilizaba Anastasio en Barcelona, Antonio Sasot y Mejía, la sociedad anónima Unión Naval de Levante (UNL), con 30 millones de pesetas

de capital, de la que fue nombrado consejero y director-gerente. Los medios de comunicación saludaron efusivamente la noticia. “Se ha creado una gran Empresa que interesa a todos los españoles”, titulaba *La Correspondencia de España*, el 27 de mayo. “Hace pocos días se ha constituido en Barcelona un grupo interesantísimo”, afirmaba *La Industria Nacional*, el día 31. Todas las informaciones coincidían en que se trataba de la constitución de una poderosa sociedad, a la que se auguraba un halagüeño futuro pues unía importantes entidades industriales de Barcelona, Tarragona y Valencia con el aval técnico de la casa alemana Krupp, una garantía de peso internacional.

La disputa con Juan March, consejero y después vicepresidente de UNL a través de su primacía en el capital de Trasmediterránea, le obligó a dimitir de la dirección general y del Consejo de Administración de UNL en diciembre de 1927. Recobró su sitio en el Consejo en 1933 y ese mismo año fue elegido presidente en sustitución de José Juan Dómine, cargo que conservaría hasta su muerte en enero de 1969. En verdad, la presidencia de UNL resultaba un oropel de escasa tarea, todo hay que decirlo, pues el astillero lo dirigían con mano firme los directores de la factoría, los ingenieros navales Nicolás Franco Bahamonde (o Baamonde), durante los años veinte, y Manuel Soto Redondo en la era del general Francisco Franco (el hermanísimo de Nicolás).

Tres fueron, según la memoria de Trasmediterránea del año 1924, las aportaciones que hicieron posible el nacimiento de Unión Naval de Levante:

a) La Compañía Trasmediterránea, que aportó los Astilleros de Valencia; los Talleres Gómez, también de Valencia; y los Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona. En todos ellos había invertido la naviera casi diez millones de pesetas desde 1917, exactamente 9.417.465,62, una carga que aterraba a Ernesto Anastasio, pues creía que la naviera difícilmente podría sostenerla. A su juicio, estas inversiones necesitaban una organización responsable y autónoma, y de ahí la creación de Unión Naval de Levante.

b) Astilleros de Tarragona, S. A., con sus astilleros y dique flotante.

c) Fried Krupp Germaniawerft, A. G., que puso un millón de pesetas en efectivo y, sobre todo, la experiencia y la garantía técnica en toda clase de construcciones navales, civiles y militares.

Oficialmente, los astilleros de UNL fueron inaugurados el 12 de junio de 1925, día señalado para poner la quilla del primer buque

construido en los astilleros valencianos, el MIGUEL PRIMO DE RIVERA, *con uno de los espectáculos más emotivos que se hayan dado jamás en la orilla valenciana del Mediterráneo. Yo tuve la fortuna de asistir a este maravilloso espectáculo, el cielo azul, sin una nube, la luz a raudales, una multitud alineada a ambos lados de la grada llena de expectación y rebosante de entusiasmo, y un horizonte diáfano y limpio, limitando en la lejanía el mar azul, apenas agitado por el soplo ligero y tibio de la brisa vespertina. Un día, en suma, valenciano y mediterráneo.* (Anastasio, conferencia de 1964 sobre Dómine).

En junio de 1924 Anastasio es elegido asesor, en representación del sector de Construcciones y Embarcaciones, para la elección de los miembros del Consejo de la Economía Nacional. En agosto funda con algunos colegas de la Corporación de Prácticos la sociedad anónima Remolcadores de Barcelona, SA (Rebarsa), empresa que todavía hoy, agosto de 2018, goza de buena salud; dos meses más tarde, Rebarsa adquirió la mercantil Vapores Remolcadores, creada en 1866, quedándose con todo el personal y las embarcaciones. Anastasio fue el primer presidente de la empresa y mantuvo el cargo hasta su muerte, 44 años después.

Esa sucesión de bienes queda empañada el 1 de septiembre de 1924 por la muerte de su madre, Rosario Pascual, de 72 años, para quien Ernesto Anastasio había alquilado una casa-torre, Villa Rosario, en la localidad marítima de Caldetas. Las banderas de Trasmediterránea ondearon tres días a media asta.

Fue en 1925 cuando Anastasio irrumpió en el mundo financiero al entrar junto a José Juan Dómine en el Consejo de Administración del Banco de Crédito Local (BCL), ambos como accionistas fundadores, titulares de 1.000 acciones con un valor nominal de un millón de pesetas. El BCL fue creado por RD de 23 de mayo, publicado en la Gaceta del día siguiente y adjudicado por concurso público a quien había tenido y trabajado la idea, y presentado la mejor propuesta, Eduardo Recasens, director del Banco de Cataluña; fue escriturado en Madrid, ante el notario Azpeitia, una vez que sus estatutos fueran aprobados por RD de 22 de julio siguiente. Su objeto social consistía en impulsar el fomento y progreso de los Ayuntamientos, Diputaciones y organismos administrativos oficiales de carácter local, prestándoles la ayuda económica y colaboración financiera y técnica necesaria para la apertura de créditos, emisión o seguro de empréstitos, anticipos, hipotecas, conversión de deudas municipales y todas las operaciones de tesorería que autoricen las leyes. Banco privado, pero con una

fuerte intervención pública, su presidente o gobernador era nombrado por el Gobierno de la nación, reservando el puesto de subgobernador a la elección de los accionistas. El primer gobernador fue José Calvo Sotelo, entonces director general de Administración Local, quien por cierto presentó un voto particular contrario al dictamen de la comisión que valoró las tres propuestas presentadas al concurso. Calvo Sotelo prefería un banco municipal enteramente público que, en todo caso, admitiera algunos inversionistas privados.

El BCL se vio obligado en los años de la II República a defenderse de las acusaciones de utilizar al Gobierno para multiplicar los beneficios. El BCL “no tiene privilegio alguno de exención de impuestos de ninguna clase y satisface todos y cada uno de ellos como cualquier otra Sociedad anónima, no constituyendo, por consiguiente, para el Estado ninguna carga, ya que su capital ha sido aportado única y exclusivamente por los accionistas corporativos y particulares”, afirmaba *La Libertad*, un periódico participado por Juan March, el 24 de junio de 1934. March era también accionista fundador del banco con una aportación de dos millones de pesetas. Anastasio fue nombrado subgobernador en 1932 y como tal actuó en los años de la guerra civil, presidiendo las reuniones del Consejo que se celebraron en zona nacional entre 1936 y los primeros años cuarenta.

A finales de enero de 1939, pocos días después de la entrada de las tropas nacionales en Barcelona, Ernesto Anastasio vino a la ciudad para negociar sendas operaciones con el Ayuntamiento y la Diputación provincial “destinadas a satisfacer las obligaciones más urgentes, acelerándose así la normalización de los servicios que dependen de ambas Corporaciones”, según *La Vanguardia* del día 31. Como subgobernador del BCL, Anastasio volvió varias veces a Barcelona para negociar operaciones crediticias. La más sonada tuvo lugar el 20 de junio de 1942, cuando el BCL aprovechó para celebrar en el Salón Virgen del Pilar, de las Casas Consistoriales de la ciudad, una reunión del Consejo de Administración, que más parecía una asamblea de alcaldes y presidentes de Diputación (Madrid, Zaragoza, San Sebastián, Badajoz, Córdoba y Oviedo), con relevantes banqueros: Jaime Botín, José Garriga Nogués, José Torra y Eduardo Buixaderas, entre otros.

Años después, en Madrid, marzo de 1951, conmemorando el XXV aniversario de la creación del Banco, se reunieron todos los presidentes de la Diputaciones españolas y los alcaldes de las principales ciudades. Hubo banquete de gala, como era de rigor en la época, tras

los discursos del alcalde de Cádiz, marqués de Villapasadilla, y de Ernesto Anastasio. Cerró el acto, añaden las crónicas, el subsecretario del Ministerio de la Gobernación, Fernández Valladares.

Ernesto Anastasio supo adaptarse, en todos estos años, a los sucesivos gobernadores que nombraba el Gobierno de turno, que fueron unos cuantos, el último de los cuales, Fermín Sanz Orrio, nombrado presidente del BCL cuando Franco lo cesó de ministro de Trabajo en julio de 1962, poco después de que el banco fuera nacionalizado. Ernesto Anastasio permaneció como consejero del banco hasta que, en julio de 1967, un año y medio antes de su muerte, fue cesado por el ministro de Hacienda, Juan José Espinosa San Martín, a consecuencia de la nueva regulación de incompatibilidades bancarias. El BCL desapareció en 1991, para integrarse en Argentaria, por decisión del Gobierno de Felipe González.

En 1927 Ernesto Anastasio pone a andar, como director, junto a su amigo José Juan Dómine, el monopolio de petróleos que creó José Calvo Sotelo, elevado en 1925 a ministro de Hacienda de la dictadura de Primo de Rivera. Cuando dimite como director general de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, el prohombre de Banesto, Pablo Garnica, a quien había conocido durante la gestación del Banco de Crédito Local y con quien compartía en esos momentos el Consejo de Administración de Campsa, le introduce como consejero y luego consejero-delegado de La Unión y El Fénix, la principal compañía aseguradora de España hasta los años ochenta del siglo XX, una empresa que Ernesto Anastasio llegará a controlar desde 1933 a 1967. Junto al transporte marítimo, el mundo del Seguro se convirtió en una especialidad que Anastasio dominó con autoridad. Y en octubre de 1932, Juan March Ordinas le pide que vuelva a dirigir Trasmediterránea y acepta, entre otras condiciones, que ocupe el puesto de presidente, vacante tras la muerte de Dómine el día 11 de octubre de 1931. También será presidente en esos años de Atlantic, Sociedad Anónima Española, una empresa dedicada a la extracción de crudo y gas natural, registrada en Madrid en 1923, que obtuvo excelentes resultados económicos en los años treinta.

De su paso por la gerencia de las empresas va obteniendo una cartera de valores que llegará a tener cierto peso: acciones de HUSA, de Torras, de Trasmediterránea, de Rebarsa, de Banesto, del BCL, de la Unión y El Fénix, de Atlantic...

De la mano de Dómine y de Anastasio, Trasmediterránea resulta un éxito empresarial. Se traslada a vivir a Madrid en 1922, huyendo de la vorágine de violencia que habían desencadenado en Barcelona los pistoleros patronales y sindicales, y siguiendo la estela de Trasmediterránea, que acusaba ya el efecto succionador de la capital para los negocios que habían de tener una relación estrecha con el Gobierno. Al definitivo alejamiento del despacho profesional, que fue su orgullo y su ilusión, había que añadir la alarma por los siniestros atentados en Barcelona a partir del 1919. El conocimiento de ciertos informes de primera mano, que hacían temer por la seguridad personal de Anastasio y de su familia, llevó al Consejo de Administración de la compañía a decidir el traslado de la gerencia a Madrid.

Se instala en una casa en la calle María de Molina, donde residirá hasta su huida de Madrid en julio de 1936, al inicio de la guerra civil. Nunca volverá a esa vivienda, pues al acabar la guerra, los milicianos destruyeron muebles y enseres, y Anastasio prefirió alquilar un piso en la calle Almagro, cerca de la glorieta de Alonso Martínez.

A pesar de su amarga experiencia en el mundo sindical, una forma de hacer política, Ernesto Anastasio se implicó en julio de 1919 en la llamada Comisión Mixta de Conciliación, un intento de disponer de un órgano estable de negociación sindical, que agrupaba de un lado a toda la patronal (Cámara de Comercio y Navegación, Cámara de Industria, Fomento del Trabajo Nacional, Liga de Defensa Industrial y Comercial y la Unión Gremial Nacional), y de otro lado a una serie de organizaciones de dependientes de comercio (Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de l'Industria, la Asociación de la Dependencia Mercantil, la Unión Profesional de Dependientes y Empleados del Comercio, la Asociación de Viajantes del Comercio y de la Industria, y el Centro de Viajantes y Representantes del Comercio y de la Industria), escasamente representativas del mundo laboral. Esa comisión apenas tuvo efecto, pues dejaba fuera a las organizaciones sindicales y societarias que representaban a la mayoría de los trabajadores. No he hallado ninguna referencia que pudiera explicar por qué aceptó Anastasio que le eligieran como vocal de la ponencia de Transportes, como parte de los representantes patronales, cuando era evidente, dada su experiencia, que ese organismo tenía escaso recorrido.

Lo cierto es que pocos meses después resultó elegido como miembro de la comisión patronal que negoció con los representantes de los trabajadores la huelga general de Barcelona de noviembre de

1919. Entre los delegados sindicales se encontraban Salvador Seguí, “el noi del sucre”, y el abogado Francesc Layret, víctima en noviembre de 1920 del pistolero patronal. Aunque intentó que su participación fuera lo más discreta posible, Anastasio redactó las notas patronales durante la huelga, trató con el director general de Navegación las acciones de las Capitanías de Puerto ante el paro de las dotaciones de los buques y negoció directamente con el dirigente anarquista Salvador Seguí las condiciones para que la marina mercante permaneciera al margen del conflicto, un pacto que los armadores de Barcelona, Mumburú, Fábregas y García, Gironella y Tayá incumplieron probablemente presionados por el resto de la patronal.

Cedió también, aun estando lejos de la monarquía, a los ruegos de su amigo José Juan Dómine para acompañarle en el viaje a Italia que Alfonso XIII realizó entre el 17 y el 30 de noviembre de 1923. Dómine y Anastasio salieron de Valencia en el vapor de Trasmediterránea REY JAIME I, acompañando al séquito del monarca, mientras el rey zarpaba en el acorazado JAIME I.

El final de la dictadura de Primo de Rivera, en enero de 1930, y la consiguiente caída de la monarquía en abril de 1931 traen como consecuencia la muerte de su gran amigo, protector y modelo, el doctor José Juan Dómine.

Durante la II República, Ernesto Anastasio colabora lealmente con las nuevas autoridades. Participa en los órganos consultivos relacionados con el sector marítimo y se involucra en la elaboración de proyectos de ley, malbaratados al final por la confusión política y social de esos años. Es indudable su sentir alejado de la monarquía, pues incluso ocupa puestos de gran responsabilidad en el Partido Republicano Conservador.

Persona liberal y tolerante, con un gran sentido del orden y de la disciplina, factores necesarios para el progreso social, se debió sentir desolado tras las elecciones de febrero de 1936, con triunfo del Frente Popular, cuando las tensiones sociales y las ideologías enfrentadas impedían un gobierno que, al menos, no obstaculizara la marcha de la economía. Como a tantas personas, la furia desatada contra la Iglesia y contra los empresarios lo acercó a los partidos de derecha y le alejó de cualquier veleidad izquierdista. Su situación económica, además, le colocaba en el punto de mira de todas las bandas anarquistas y comunistas que amenazaban a quienes no comulgaban con su revolución.

Un factor fundamental de la posición de millones de ciudadanos en favor del alzamiento militar, aun sintiéndose afines a la República, era la persecución del clero, la quema de iglesias y el asesinato indiscriminado de empresarios y profesionales. Sin duda, Ernesto Anastasio estuvo de acuerdo con la carta colectiva que los obispos españoles, todos menos dos, publicaron el 1 de julio de 1937. Ese manifiesto, el mejor aval ideológico de la sublevación, recogía los hechos sucedidos en los cinco años de régimen republicano, según la jerarquía eclesiástica una revolución comunista y antiespañola, con crímenes masivos y continuos atentados contra la Iglesia, que justificaban el Movimiento Nacional y la cruzada para restaurar la España católica.

Ernesto Anastasio enviudó en 1928, cuando el hijo mayor, Ernesto, tenía 11 años. La primera hija, Rosario, tuvo que ocuparse del cuidado de sus hermanos pequeños. El 21 de mayo de 1936, con 56 años recién cumplidos, el presidente de Trasmediterránea volvió a casarse, enamorado profundamente de una viuda de Madrid, Dolores Matos Toda, mujer atractiva, elegante y sofisticada, de clase social media/alta, que tenía a su vez una hija, María del Carmen Viu Matos, una de cuyas hijas, nieta política por tanto de Ernesto Anastasio, tuvo éste que enterrar a 35 días de su propia muerte. Había conocido a Dolores Matos en una boda de la que él era testigo del novio, en diciembre de 1933. Ella tenía 49 años y estaba en el esplendor de su belleza. Él fue feliz durante los doce años que duró el matrimonio. El 2 de diciembre de 1948, tras una breve enfermedad, Dolores Matos dejaba en este mundo a un desolado marido que nunca la olvidó. Anastasio tiene 68 años y decide que no se volverá a casar. Como confesó en la entrevista que le hizo Gastán Palomar para el diario *Ya*, en 1952, seguía añorando a su esposa. El señorial despacho donde trabajaba en su domicilio estuvo siempre presidido por un óleo de grandes dimensiones de su amada Dolores Matos. Los últimos veinte años de su vida, Ernesto Anastasio permaneció viudo y triste, al cuidado de las sirvientas que trabajaron para su casa desde los años treinta: María, Irene y Angelita.

Tras la boda, la pareja apenas se tomó unos días de luna de miel. Una semana después de la ceremonia, el 29 de mayo de 1936, Ernesto Anastasio presidía la última junta general de accionistas de Trasmediterránea antes de la guerra civil. Tanto en la huida a Francia, como el tiempo de estancia en Sevilla hasta el final de la guerra, Dolores Matos estuvo al lado de su marido y probablemente suyas fueron muchas de las decisiones que la pareja tomó sobre su domicilio.

Recordando estos avatares personales, en la única ocasión en que comentó aspectos privados de su vida, Anastasio confesaría a Gerardo González su satisfacción por los dos matrimonios: *Me casé dos veces, y ambas con pleno acierto; mujeres las dos, no sólo buenas sino santas, con el esposo en el hogar y con los hijos. De estos estoy totalmente satisfecho, no he tenido fricción alguna y han sabido cumplir sus deberes sin perder la alegría de la juventud.*

Al iniciarse la guerra civil, Ernesto Anastasio huyó de Madrid en el último tren que salió hacia San Sebastián, poco antes de que los piquetes de milicianos descontrolados asaltaran su casa en María de Molina. Anastasio consiguió pasar a Francia corriendo los últimos 200 metros para alcanzar la frontera francesa de Hendaya. De haberse quedado en la capital es probable que hubiera sido víctima de las bandas de exaltados que implantaron el terror en las semanas posteriores al inicio de la sublevación militar contra el Frente Popular. Salvador Canals, que sustituyó a Anastasio como secretario de Trasmediterránea en junio de 1927, economista sin mayor relevancia empresarial, fue detenido en su casa, de donde no le permitieron salir hasta su muerte en febrero de 1939.

En represalia por la huida de Anastasio y de toda la cúpula de Trasmediterránea, el Gobierno de la República, por decreto de 21 de agosto de 1936, “dado el contenido del Decreto del Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante de 29 de Julio de 1936 sobre la Compañía Transmediterránea”, confiscó los bienes de todos los miembros del Consejo de Administración aludiendo a un supuesto desfallo de los fondos de la Institución Benéfica y a un fraude en la contabilidad al percibir del Estado unos fondos destinados a pagar las primas de los seguros de los buques que, según la acusación, se habían dedicado a dividendos a repartir entre los accionistas. El artículo 1 del decreto establecía que “para cubrir la cantidad de once millones doscientas una mil seiscientos dieciséis pesetas y un céntimo en que aparece indebidamente disminuido el fondo de seguros de la Compañía Transmediterránea, el Estado se incauta de todas las acciones y obligaciones o bonos de la misma pertenecientes a los Sres. D. Juan Barral Pastor, D. Juan José Sister Cubells, don Andrés de Arroyo y González de Chaves, D. Luis Alemany Pujol, D. Juan Izquierdo Alcaide, D. Emilio Ley y Gracia, D. Juan March Ordinas, D. Eduardo Morales Díaz, D. Vicente Puchol Sarthou, D. Pedro Sister Comes, don Manuel Soto Redondo, D. Joaquín María Tintoré Punyed, D. Salvador Ganáis Vilaró, D. Ernesto Anastasio Pascual, D. Sigfredo Blasco Blasco, don Alfredo

Figaredo Herrero, D. Juan March Servera, D. Andrés Moreno García, D. Enrique Rodríguez Mata, D. Manuel Cenciilo de Pineda, D. Manuel García del Moral, D. José Garralda Calderón, D. Carlos Hernández Lázaro y D. Eugenio Miguel Morales Chofré, que responderán de dicha suma juntos y solidariamente, incluso con sus demás bienes personales, caso de que los incautados en los valores referidos no alcanzaran la cifra mencionada”. Firmaba el decreto el ministro Giner de los Ríos, con el visto bueno del presidente Manuel Azaña.

Una vez en Francia, Anastasio se desplazó a París, donde encontró el apoyo de la poderosa delegación de La Unión y El Fénix, la compañía de seguros cuyo principal accionista era el Banco Español de Crédito (Banesto), fundada en 1879 por la fusión de las aseguradoras La Unión, 1856, y El Fénix Español, creada en 1864 por los hermanos Pereire, franceses. En numerosas ocasiones a lo largo de los años cuarenta y cincuenta, Anastasio, ya presidente de la aseguradora, mostró su enorme agradecimiento a la rama francesa de la Unión y el Fénix, que contribuyeron a salvar la empresa en los duros años de la guerra civil.

Estando en París, Anastasio coincidió en un hotel con el rey exiliado, Alfonso XIII, a quien le confesó que, a diferencia de su admirado José Juan Dómine, él no era monárquico. Alfonso XIII le contestó que ya lo sabía, pero que con republicanos como él la monarquía se hubiera salvado.

Fuera de toda duda la fidelidad republicana de Anastasio. Su huida a Francia y posterior regreso a la España dominada por los rebeldes, “nacionales”, fue un acto de pura supervivencia. Como tantos otros españoles, antes y después de iniciada la guerra civil, el 18 de julio de 1936, Anastasio estaba horrorizado por la impunidad con que actuaban los facinerosos contra personas más o menos destacadas de la Iglesia, del mundo de la empresa o de partidos republicanos de centro y de derechas, sin exceptuar, naturalmente, a las izquierdas no afines o críticas. Partidario de la ideología liberal contraria a la parafernalia nacionalista tan cara al franquismo, Ernesto Anastasio se limitó a cumplir la máxima de que las empresas habían de llevarse bien con la Administración y el Gobierno, cualquiera que éste fuese. Y apreció la estabilidad que Franco supo imponer. De sus muchos escritos y conferencias se infiere que, además, tuvo en alta consideración al autoproclamado generalísimo, con quien trató muchas veces a lo largo de los años, sobre todo porque a la esposa del caudillo, Carmen Polo, le di-

vertía tirar las botellas de champán contra los barcos recién contruidos y su marido le complacía el gusto. La presencia de Franco en la sede de Unión Naval de Levante exigía que el presidente y la plana mayor de la empresa agasajaran al jefe del Estado y a su séquito de ministros y altos cargos. Las fotos de estas visitas muestran a Anastasio al lado de Franco, con los ministros detrás: bajito y con barriga creciente el caudillo; alto y con sus gafas de intelectual de izquierdas, Ernesto Anastasio.

Los tres años que duró la guerra civil los pasó Anastasio en Sevilla, empeñado en la dirección de la aseguradora, de la que ya era director y consejero-delegado; fue nombrado presidente en 1942. Mientras, la Trasmediterránea la dirigía desde Cádiz Joaquín Tintoré Punyed, el ilustre naviero catalán que se unió a Trasmediterránea y que ya ocupaba el puesto de director. De sus días en París y Sevilla guardará Ernesto Anastasio un agradecimiento imborrable al personal de La Unión y el Fénix que le acogieron. Lo escribió en el prólogo del libro del centenario de la aseguradora:

Llegamos a Sevilla, y como el navegante que llega cansado a un puerto, desorientado, sin saber lo que allí va a encontrar, descansamos y empezamos a poner en orden nuestras ideas y nuestra documentación. Hablamos, cambiamos impresiones y llegamos a la conclusión de que a todos nos dominaba la misma preocupación. ¿Qué pasaba en España? ¿Qué iba a ser de nuestras Compañías? ¿De qué devastaciones inauditas era objeto el país y cómo habían de ser reparadas y por quién? ¿Y hasta qué límite?

Tras el final de la guerra, Ernesto Anastasio pasa a formar parte de la élite empresarial y social que se asomaba a las páginas del diario *ABC* con motivo de los enlaces de apellidos ilustres de la aristocracia bien avenida con los nuevos apellidos encumbrados por el régimen del “Caudillo por la Gracia de Dios”, como testigo del novio o de la novia. Años de dura brega para recuperar lo que la guerra había estragado: empresas, infraestructuras, archivos y el ánimo de buena parte de la sociedad.

En enero de 1946 es nombrado consejero de Elcano Viajes, SA; y en julio de ese mismo año le designan para formar parte de la Asesoría General y Técnica de Previsión Social, Ministerio de Trabajo. Un año después es elegido miembro de la comisión constituyente de la Confederación Nacional de Montepíos, Mutualidades y Entidades ges-

toras y colaboradoras de Previsión Social, en representación de las entidades colaboradoras del Seguro Obligatorio de Enfermedad. En virtud de sus cargos en Trasmediterránea, Unión Naval de Levante, Isleña Marítima y Lloyd's Register of Shipping, una orden de 8 de enero de 1948 le nombra vocal del Patronato de la Escuela Especial de Ingenieros Navales. A finales de septiembre de 1948 es elegido para formar parte del nuevo consejo de la Barcelona Traction, y posteriormente de Fecsa. Y en febrero de 1951 renueva como vocal de la Junta Consultiva de Seguros en representación de los ramos de Incendio y Robo.

La década de los años 1950 contemplan la gloria del marino trabajador e inteligente, de origen humilde, que se propuso mejorar la sociedad desde la actividad sindical y acabó marcando el rumbo de grandes empresas mercantiles y de grandes proyectos sociales y jurídicos. Con su enorme talento y su modestia se gana el aprecio de sus competidores y el respeto de todas las jerarquías del régimen, incluido Franco, que atendió siempre las solicitudes de audiencia que provenían del marino. Eduardo Aznar Coste, presidente del grupo de Naviera Aznar, le dedicará sonados elogios; las compañías de seguros que pugnan con la Unión y el Fénix por el mercado español le tributan sentidos homenajes. El almirante Leopoldo Boado, el hombre que lo fue todo en la Administración marítima española entre 1952 y 1972 (director general de Navegación de 1952 a 1963 y subsecretario de Marina Mercante entre 1963 y 1972), definió a Anastasio como un pragmático inteligente que poseía ese “don de mando excepcional, esa excelente virtud que se dice privilegio del cielo”; y atribuye los éxitos a su “admirable sentido común de creador” y a su facultad para expresar “tanto por escrito como verbalmente, con fluidez y meridiana claridad, sus pensamientos sus ideas, su opiniones, sus planes”. También afirma Boado que Anastasio conocía por su nombre a todos sus subordinados, y le atribuye la autoría intelectual de la ley de crédito naval de 1939, “verdadera y quizás única base real del actual progreso de nuestra Marina Mercante”.

Participa de forma decisiva en la creación de la Asociación Española de Derecho Marítimo, de la que fue el primer presidente, y presidente honorario hasta su muerte. El prestigioso Lloyd's de Londres le nombra *chairman* de la organización en España. Años de reconocimiento a su figura, medallas, homenajes, entrevistas en la prensa a toda página y una colección de conferencias sobre el mar, los seguros,

los barcos, el Derecho y el transporte marítimo. Sin contar los discursos y las *Exposiciones* que personalmente escribía en las memorias de Trasmediterránea, de la Unión y el Fénix y de Unión Naval de Levante para rendir cuentas de su gestión a los accionistas, unos textos de prosa limpia, llenos de erudición, cultura y análisis certero de la sociedad, del sector y de la situación económica.

Con motivo de la concesión por el jefe del Estado de la Gran Cruz de Isabel la Católica, decreto de 1 de octubre de 1957, el periodista Miguel Utrillo escribió en el diario *Pueblo*, el 10 de diciembre:

Noble anciano que todo lo entregó al mar y a las cosas del mar, su corazón y sus ojos emocionados expresaron con palabras justas lo que pensaba. Y allí todo fueron abrazos y plácemes. A este hombre fuerte aún, a Dios gracias, si queréis verle alegre y jovial preguntadle o hacerle evocar cosas que del mar fueron o él viviera. Le veréis rejuvenecer con la misma alegría y férrea voluntad que a bordo del bergantín-goleta “Concha”, empezó, lleno de pasión y entusiasmo, a escribir su hoy ya muy voluminoso libro de bitácora.

Aunque Ernesto Anastasio escribió algunos artículos de prensa, para revistas dirigidas por amigos y vinculadas a Valencia, la labor divulgativa de sus ideas se materializó en numerosas conferencias, lecciones magistrales y en prólogos para autores cercanos. Mencionemos cinco: el prólogo al “Tratado de seguros marítimos”, de Luis Hermida Higuera, editado en 1934; el prólogo a la monografía jurídica “El asegurador frente al tercero responsable”, del abogado Ernesto Vellvé Bueno, editado en Madrid en 1945; el que escribió para el libro de Antonio Pedrol “La sindicación de acciones”, 1951; el prólogo a “La Lucha por Europa”, de Jorge Prat Ballester, editado en 1952; y el que dedicó a la conferencia “La gran deuda de Valencia con el mar” de Juan Bautista Monfort Belenguer, en el Ateneo Marítimo de Valencia, 23 de febrero de 1962, publicado por el propio Ateneo.

En el breve prólogo al Tratado de quien llegaría ser durante muchos años director general de La Unión y El Fénix, Luis Hermida, tras elogiar su experiencia y conocimientos, Anastasio critica el dominio de Gran Bretaña de todos los asuntos marítimos, situación que considera *mortificante y depresiva y evidentemente injusta*. Opina que en parte la culpa es de los armadores, pero también de *la escasa preparación de los ase-*

guradores españoles. La aportación de Hermida, afirma, es una prueba de que podemos cambiar la situación. Y en el prólogo a la conferencia de Montfort Belenguer, delegado en Valencia de la Asociación de Derecho Marítimo, Anastasio critica con dureza, pero con guante de seda, a los responsables del litoral y del puerto de Valencia desde 1939: *en relación con nuestras playas, Valencia ha hecho mucho más de lo que era preciso para estropearlas y para ensuciarlas (...) Del puerto habría que hablar mucho, pero no me parece que sea éste el lugar de hacerlo, porque no quiero enturbiar el elogio que se merece el autor de la conferencia, con nada que se parezca a una censura contra los organismos que no supieron cuidar el patrimonio urbano y portuario que se les entregó a raíz de la guerra.* Las mismas ideas había manifestado cuatro años antes, en una entrevista que Montfort Belenguer le hizo para el diario *Levante*, publicada el día 16 de septiembre de 1958, cuando Anastasio confiesa con tristeza que entre Valencia y el mar sigue habiendo la misma distancia que separa de la costa a Salamanca y Zamora. La entrevista tuvo lugar en la residencia veraniega de Anastasio, Huerto de la Torre, “la Torreña”, en Biniparrell, una finca plantada de naranjos, a unos 10 kilómetros de Valencia, donde se encontraba con sus orígenes.

Atención singular merece el prólogo a la obra de Francisco Fariña “Derecho comercial marítimo”, publicado en cuatro tomos por el Comisariado Español Marítimo en 1948. Un texto que muestra a Ernesto Anastasio como un hombre de razón y liberal, nada supersticioso, intransigente o fundamentalista, lo cual tenía mucho mérito en la España terrible de aquellos años: *Podría afirmarse sin riesgo a error que en las injusticias de la distribución entre los individuos del patrimonio colectivo, en los privilegios irritantes que ha creado y en el mal uso que los más afortunados vienen haciendo de los bienes que poseen (...) se halla el germen de las guerras, que constituyen un sistema de ferocidad organizada.* Sin ambages, Anastasio declara su oposición a las patrias entendidas al estilo joseantoniano-falangista, como unidad de destino en lo universal o como entes ontológicos preexistentes y por encima de la sociedad y de los ciudadanos: *A falta de una fórmula de pacífica y consentida convivencia universal, la Humanidad vive formando grupos con poderes propios, que pretenden ser independientes unos de otros; se asientan en un determinado lugar, aislándose de sus vecinos por medio de fronteras y establecen las normas constitucionales del Estado y las que rigen las relaciones de éste con los súbditos o ciudadanos y las de estos entre sí.* Hace un elogio de los caminos del mar en contraposición a los de tierra *costosos, complicados y difíciles*, mientras los caminos del mar *no tienen dueño ni fronteras; nadie tiene ‘derecho’ a preguntarnos de dónde venimos ni a donde vamos.* Y un elogio aún más encen-

dido del vehículo que va por el mar: la nave, el buque: *El buque es algo más, mucho más, que la mera y externa representación de un interés económico. Su Capitán por el hecho de serlo, adquiere derechos y contrae obligaciones que definen una personalidad, en la que se proyecta la del buque.* Sobre el capitán o Magister Navis afirma que *la evolución a través de los siglos no ha desnaturalizado ciertas cualidades que aún siguen definiendo esa interesantísima personalidad, a cuyo alrededor gira todo el complejo mecanismo de la navegación marítima.*

Desde un punto de vista menos ligado al universo marítimo, el texto que merece una lectura en profundidad, sin embargo, es el prólogo que Anastasio escribió en marzo de 1952 para la obra de su amigo Prat Ballester, “La lucha por Europa”. En él se declara esperanzado en el triunfo de la idea paneuropea: *Sea cual fuere el grado de incredulidad ante los resultados finales y a la época en que puedan ser logrados, es lo cierto que el ideal de una Europa unida gana cada día mayor número de adeptos y simpatizantes y que acabará por imponerse.* A esta corriente se oponen los nacionalismos disgregadores. Con lucidez, Anastasio apunta a las añagazas y deslealtad de los nacionalismos periféricos que se dan en España: *Sin desconocer las diferencias que existían entre el regionalismo de Cimbó y Ventosa, el nacionalismo de Carner, Suñol y Corominas y el separatismo de Maciá y sus partidarios, es evidente que la tendencia del movimiento catalán, como el vasco, como el gallego, se orientaba francamente hacia la desmembración, el fraccionamiento, a la atomización de España, aun aceptando, no con demasiada sinceridad y por vía transaccional, un estatuto de federación.* En línea con su preocupación constante por definir el terreno de juego de las palabras, única vía para entendernos, Ernesto Anastasio analiza lo que los nacionalismos dentro de España y los Gobiernos de los países europeos entienden por nación. De rondón, antes de entrar en ese debate, cuela una cuestión que sin duda le inquietaba: qué entendemos por democracia.

Somos muchos, por ejemplo, los que estamos sin saber en qué consiste una democracia, porque no nos hemos puesto de acuerdo para entenderla del mismo modo, y a nosotros, los españoles, nos desconcierta que a este pueblo nuestro se le niegue una de las cualidades más consustanciales con él, precisamente por otros que aún mantienen en sus costumbres, si no en sus leyes, un trato vejatorio y humillante para los hombres de color, cosa que aquí no comprendería nadie. Para los que viven más allá de nuestras fronteras, España era una democracia el año 1936, cuando por ejercitar el derecho parlamentario de oposición, se ordenaba desde el Gobierno un vil asesinato, y seguía siéndolo cuando caían en una cárcel de Madrid republicanos como Melquíades Álvarez y cuando, para no correr la misma suerte, otros republicanos, preci-

samente los que trajeron la República, tuvieron que emigrar; y son democracias y en nombre de la democracia hablan y nos increpan, el astro mayor ruso y sus satélites, y Yugoslavia obtiene recursos que a nosotros se nos niegan, porque existe aquí – y no allí– una antidemocrática e insoportable tiranía. Y a nosotros se nos cierran los accesos francos a una gran comunidad internacional, porque, según ellos, España no es un pueblo democrático y libre, ya que, ha quedado archivada aquella otra patraña de que constituíamos un grave peligro para la paz. Aludo de pasada a todos estos hechos, porque son reveladores de un ambiente de insinceridad y de sectarismo que será juzgado muy severamente por la Historia cuando llegue el momento de escribir, desapasionada y objetivamente, la de estos desdichados y turbulentos tiempos que hoy vivimos.

Una nación, sigue Anastasio, *es un concepto cambiante que van modelando los tiempos y las circunstancias, según sean los elementos aglutinantes y rectores de los grupos humanos.* A quienes basan la nación en la lengua, la religión y una historia común llena de individualidades, opone Anastasio el ejemplo de los Estados Unidos de América. Es decir, concluye, *que el elemento más fuerte y de mayor fuerza aglutinante entre los que constituyen la nacionalidad, es una acertada organización del sistema económico.*

A la tarea de prepararnos para que nuestra economía esté lista para la creación de Paneuropa, *la ruta más seria y más eficaz que puede conducir a ese ideal*, la que conseguirá *el honor de añadir al título de español, el de europeo* dedica la parte final del prólogo.

Durante los años 1960, hasta su fallecimiento el 6 de enero de 1969, Anastasio va dejando las riendas de aquellas actividades que su edad no le permitía dirigir. Alguien escribió que el dolor profundo de la persona no es morir, sino envejecer. Como todos, Ernesto Anastasio, se resistió a los embates de la vejez. Cuenta el semanario *El Economista*, en la necrológica que publicó el 11 de enero de 1969, que “hace unos años, en un momento en que su capacidad de visión era nula, con la fuerza de su temperamento nos engañó a todos en una Junta del Fénix haciéndonos creer, bajo sus gafas negras, que nos leía su informe anual, tan completo, tan lleno de experiencia, tan amplio”. *Yo me doy cuenta de mis años, y todo me es ajeno, a pesar del aparente contacto que aún mantengo con empresas que tanto representan para mí*, le confesó a Gerardo González en 1957.



Ernesto Anastasio en una foto, probablemente, de los años 1940
(archivo de la familia)

III. 1. Las incursiones políticas de Ernesto Anastasio

Aunque está escrito que Ernesto Anastasio renunció “voluntariamente más de una vez a los atractivos cantos de sirena de la política, a los que siempre resistió”, afirmación de su amigo y colaborador Juan Bautista Monfort Belenguier, ratificada con toda seriedad por su nieto José María Anastasio de Espona (“Mi abuelo siempre pensó que las empresas tenían que estar bien con el Gobierno de cada momento, y por eso él no entró nunca en política”), en realidad Anastasio no pudo sustraerse a la pasión imperante en los años veinte y sobre todo durante la II República. Bien es cierto que, tras la guerra civil y la implantación de la dictadura cuartelera del general Franco, Anastasio, como tantos millones de españoles, dejó a un lado la ideología y se olvidó de la política. Tocaba acatar y sobrevivir.

Tres son, al menos, las incursiones en la vida política, partidista e ideológica de las que tenemos constancia. La primera, a instancias de Dómine y de Juan March, resultó tímida y breve. Sucedió en Ibiza a principios de noviembre de 1920. Juan March Ordinas ya había contado con Anastasio para determinados pleitos jurídicos relacionados con sus actividades comerciales y navieras, y mantenía con él lazos comunes a través de Trasmediterránea y otras empresas. La candidatura del Partido Liberal (el de Sagasta, Romanones y García Prieto) estaba a punto de naufragar a causa de la disputa entre el aspirante preferido por la dirección nacional del partido, y un político local emergente. El mallorquín, ya multimillonario, interesado en quien había de mandar en la isla de Ibiza, prefería que no saliera elegido el diputado del partido de su enemigo Antonio Maura, y presionó a los contendientes para que asumieran que sin unidad irían a la ruina y que, por consiguiente, dado el nivel que había alcanzado la pelea, lo mejor sería elegir a un mirlo blanco venido de fuera de la isla, Ernesto Anastasio Pascual. Pero el pacto se rompió cuando a última hora el político emergente decidió echarse atrás y mantener su candidatura. La peripecia, una anécdota sin mayor importancia, debió de reafirmar a Anastasio en su idea de que la política era un terreno minado, aunque en tiempos turbulentos es prácticamente imposible permanecer al margen.

La segunda fue su paso por el Partido Republicano Conservador (PRC), creado en enero de 1932 por Miguel Maura Gamazo, hijo de Antonio Maura y ministro de la Gobernación en el primer Gobierno republicano, un partido que desapareció al inicio de la guerra civil tras la ruptura del pacto con el partido Derecha Liberal Republicana, de Niceto Alcalá Zamora. El ideario que defendía el PRC se aproximaba mucho a lo que Anastasio consideraba mejor para España: republicanismo sincero, alejado de las ideas radicales y subversivas; respeto a la libertad religiosa y sin vinculación alguna con la iglesia católica; partidario del pacto y la negociación para resolver los problemas sociales; antiseparatista en Cataluña y liberal en economía y en política. Un partido democrático y conservador que actuó como oposición leal al Gobierno de Manuel Azaña y a los Gobiernos condicionados por la derecha antirrepublicana que le sucedieron; y que fue el único partido ajeno al Frente Popular, ganador de las elecciones de febrero de 1936, que votó la candidatura de Azaña a la presidencia de la República. O sea, un partido que en aquellos años tormentosos no tenía nada que hacer frente al crecimiento imparable de los extremos.

En ese partido militó desde su inicio Ernesto Anastasio. Ya en julio de 1932 fue el orador más importante, quien presentó al líder del partido, Miguel Maura, en el mitin que organizó el PRC en Valencia, de cuya provincia fue nombrado delegado.

Un año después, en julio de 1933, el PRC convocó en Madrid una asamblea general para elegir a los cargos del partido. Miguel Maura fue aclamado como presidente y Ernesto Anastasio salió elegido el primero de la lista de miembros del Comité Nacional. Al mes siguiente, Anastasio fue el más votado para formar parte de la Comisión Ejecutiva del partido, un grupo selecto que constituía el núcleo de dirección política. Anastasio protagonizó dos actos del PRC en Valencia, los días 22 de enero de 1934 y 14 de octubre de 1935. En ninguno de los dos pudo Ernesto Anastasio participar personalmente. En el primero fue Eduardo Molero, diputado republicano-conservador elegido por la circunscripción de Valencia en las elecciones legislativas de noviembre de 1933, en las que el PRC obtuvo 17 escaños en unas Cortes con 473, quien llevó la voz cantante. En esa reunión, los afiliados del partido en Valencia reeligieron a Ernesto Anastasio como presidente del Comité Provincial; y acordaron “exponer a D. Ernesto Anastasio y a D. Miguel Maura su adhesión”, según la información aparecida en el diario *LM* del 23 de enero de 1934.

En el segundo, celebrado el 14 de octubre de 1935 en la sede del partido en Valencia, Anastasio participó mediante una larga carta que fue leída por el representante local del PRC, Ernesto Vellvé. En los discursos que se pronunciaron, a nueve meses del inicio de la sublevación militar contra la República, los oradores clamaron, según el diario *El Sol*, para que “las clases conservadoras rectifiquen el rumbo catastrófico en que parecen empeñadas y obstinadas”.

La tercera apuesta política de Ernesto Anastasio tuvo un aire más moderno y transversal: se comprometió y trabajó en pro de una federación de las naciones europeas. En pro de la unión europea.

III.1.1 La Unión Paneuropea

En 1924, a menos de seis años del final de la Gran Guerra, saltó en los medios de comunicación una iniciativa política encabezada por el conde Richard Nikolaus Eijiri Coudenhove-Kalergi, un noble austríaco de madre japonesa, empeñado, según escribió Bertrán Solsona en *La Vanguardia* del 17 de julio de 1928, en “crear profusión de vínculos sociales, ajenos a todo plan de hegemonía política y de raza, con objeto de producir una asociación federativa continental”, la Unión Paneuropea (UPE), cuyo objetivo, al calor de la Sociedad de Naciones, era la unificación de los Estados europeos.

De creer a Eugenio D’Ors, un europeísta militante, la idea en España de una unión europea nació en 1918, con la guerra aún viva, cuando “En la gran piedad de su desgarró, unos pocos amigos de la inteligencia nos reunimos para el intento de alguna propaganda y acción pública, en pro de la que llamábamos *Unidad moral de Europa*”. Así lo cuenta en el artículo de 1948, titulado “Ernesto Anastasio”, publicado en *Arriba*. Y explica el célebre escritor y periodista que, en medio de la desazón por la escasa y hostil acogida de la idea les llegaron dos adhesiones, la segunda de “D. Ernesto Anastasio, a quien, desde nuestro bachillerato, no había vuelto a ver; pero a quien ya se sabía convertido, hacia aquellas horas, en gran naviero, de situación privilegiada y respetada”. Anastasio le entregó a D’Ors un plan para la superación de la rotura nacionalista de Europa, “detallado en una memoria manuscrita, que me envió por aquellas fechas. Celebramos unas cuantas entrevistas.

Alguna vez nos acompañó tal cual figura ilustre en el mundo político y en el de los negocios”.

Con sede en Viena, donde había celebrado una primera “Conferencia Internacional” en 1926, el comité central de la Unión Paneuropea estaba presidido por Kalergi y por un selecto grupo de representantes de diversos países: Pablo Loebe, presidente del Reichstag alemán; el ex ministro Dé Vyvóre, de Bélgica; el ex ministro Loucheur, de Francia; el ex ministro Georg Lukacs, de Hungría; el ex ministro Schuschmanov, de Bulgaria; el ex ministro Paulucs, de Letonia; el señor Leigel, de Bélgica; y el ex ministro Vaciar Schuter, de Checoslovaquia. Todos ellos presidían las correspondientes secciones nacionales de la Unión Paneuropea. El presidente de honor era el ministro francés de Asuntos Exteriores, Aristides Briand, un precoz europeísta.

La UPE contaba con unas bases cuyo punto tercero concretaba el propósito de la unión: la convergencia de todos los Estados de Europa, que puedan y quieran, en una federación político-económica, fundada en la igualdad de derechos y en la paz.

Kalergi, como presidente del comité central de la Unión Paneuropea, nombró en febrero de 1929 el consejo español de la organización: Eduardo Aunós, presidente; Rafael Altimira, vicepresidente; César Madariaga, consejero; Ernesto Anastasio, presidente de la sección de cuestiones sociales; Leopoldo Palacios, presidente de la sección Económica; presidente de la sección Política, Andrés Revez; secretario general, Francisco Rivera Pastor; vicesecretario, Manuel Raventós Noguer; y secretarios de la sección, Eduardo Guillen, Ignacio de Oyarzabal, Joaquín Rodríguez de Cortazar y Jacinto Ventosa.

El catedrático Rafael Altimira, refiriéndose a la fundación de este grupo español, declaró en *La Vanguardia* del 2 de marzo de 1929 que se trataba de “un proyecto interesantísimo ya que la finalidad del movimiento tiende a resolver los problemas económicos de Europa y su misión es perfectamente compatible con la labor de la Sociedad de Naciones”. El propósito de la Unión Paneuropea era conseguir la desaparición de las aduanas para aminorar las dificultades de intercomunicación. Anunciaba además el catedrático que, aunque el grupo español carecía de programa, pronto pondrían en marcha una activa labor de propaganda.

Aristides Briand, ministro francés de asuntos exteriores, hizo público en julio de ese mismo año 1929, un memorándum sobre la unión de Europa que pensaba exponer en la Asamblea de la Sociedad de Naciones prevista para el mes de septiembre, pero que ya se había convertido en tema de conversaciones oficiales entre los ministros europeos de Negocios Extranjeros, de creer lo que firmaba Carlos Esplá en *La Vanguardia* del 20 de julio. La vieja utopía cobraba visos de realidad. La división de Europa era tan cruda que era imprescindible unirla, federar sus trozos, reconstruirla.

El memorándum de Briand se convirtió en tema de debate de la prensa europea, en el que participaron personajes como Winston Churchill, Benito Mussolini, Wilhelm Marx -ex canciller del Reich alemán-, conspicuos senadores norteamericanos, ministros y embajadores diversos, amén de todos los editorialistas de la prensa europea más influyente. Con matices, venían a coincidir todos ellos en que la vieja Europa sólo podía salvarse mediante una federación de sus naciones. Con los Estados Unidos de América como referente, era preciso organizar el continente europeo sobre otras bases económicas y políticas distintas a las existentes. La Gran Guerra había sido algo peor que una decepción. Había creado nuevos y más feroces nacionalismos, multiplicado las barreras aduaneras, descuartizado la economía continental y ampliado las murallas defensivas. “Cualquiera puede hacer la experiencia de la Europa actual, con sólo asomarse a la frontera de su país. La libertad que existía antes de 1914 para trasladarse de un país a otro y recorrer Europa de extremo a extremo, sólo es ya un recuerdo. El régimen policíaco de pasaportes y de visados pone al viajero un obstáculo en cada frontera. En cada consulado, en cada retén de vigilancia fronteriza se pierde tiempo y dinero”, escribía Esplá. O Como ratificaría Ernesto Anastasio muchos años después, en la *Exposición* de la memoria de Trasmediterránea de 1948, criticando acerbamente la pulsión nacionalista y nacionalizadora de miembros notorios del Gobierno español, con el ministro Suances en primer lugar:

A los que han vivido los días fáciles anteriores a la primera guerra mundial les es difícil aceptar de buen grado las incomodidades, preocupaciones y sobresaltos de los presentes. Se viajaba con libertad por todo el Mundo; era libre el cambio de la moneda en las fronteras; nadie nos preguntaba si llevábamos pesetas, libras, dólares o francos, ni cuántos ni por qué los teníamos;

no hacían falta licencias de importación ni de exportación para comprar o vender lo que a cada cuál le viniera en gana, ni había que reservar con semanas o meses de anticipación el billete y la cama en el ferrocarril o en el barco y la habitación en el hotel para estar seguro de hallar alojamiento; no había, en fin, cartillas de racionamiento, porque la única limitación para comprar lo que cada cuál necesitaba o deseaba consistía en el dinero disponible para adquirirlo, tanto si se trataba de un panecillo como de un automóvil. Las dos guerras mundiales y la revolución rusa han dado al traste con todo esto, y la juventud europea de nuestra época, que no ha visto otra cosa que lo de ahora, es posible que no llegue a darse cuenta exacta de lo que sería su vida y su porvenir si se pudiera volver a la libertad de antes. En recordarlo y comprenderlo se hallaría seguramente el mejor antídoto contra el envenenamiento comunista; porque ha sido la guerra, con sus destrucciones, crueldades y miserias, la que ha avivado la hoguera marxista y ha obligado a los países aun no contaminados a adoptar medidas de excepción impuestas por la necesidad de defenderse y de salvar sus quebrantadas economías. Ahora bien: esas medidas, que son las que definen la situación actual en la Europa no comunista, apenas si en algunos casos difieren de las que se practican en el lado opuesto, por su esencial provisionalidad, y hay que refugiarse en esta esperanza para creer en una futura y posible recuperación europea. Es éste el caso de ciertas drogas que alivian el dolor, pero que, de seguir usándose, degeneran en un vicio nefando y acaban al fin con el paciente. La guerra y el marxismo ruso han creado una patología que obliga a tratamientos que son para nosotros excepcionales, pero que son para ellos, contumaces enfermos de una ideología tan opuesta a la nuestra, la esencia misma de la concepción que tienen de la vida y del Estado. Comprendemos que éste haya tenido que acentuar su intervención en todos los órdenes de la vida económica, como un mal necesario que se acepta para evitar otro peor y que tales intervenciones lleguen en determinados y muy especiales casos a la nacionalización, que está en el límite extremo del intervencionismo estatal. En esa ruta se halla empeñado el laborismo inglés, mientras parecen dibujarse ciertos síntomas de que los franceses están ya de vuelta, ante el resultado desastroso de sus ensayos de nacionalización. Pero ni el laborismo inglés ni el izquierdismo galo tienen nada que ver con el caso de España, porque allí se sacrifica la economía a la política con la mira puesta en la lucha electoral de los partidos, y aquí, donde no existe política de partidos, se atiende primaria y desembarazadamente a fortalecer la economía, dirigiéndola, bien que con el declarado propósito de no absorberla.

Però las realidades mandan más que los principios, y cuando aquéllas nos dicen que si éstos se mantienen inflexiblemente puede perderse lo que a todo trance queremos salvar, tenemos el deber de abandonarlos temporalmente, sin perjuicio de hacer lo necesario para crear una realidad nueva que nos

permita volver a ellos. Y quizá sea éste exactamente el caso de las industrias de la construcción naval en España y de la que nosotros representamos en el singular sector de la Marina mercante que se refiere concretamente a las comunicaciones marítimas de Soberanía. En cuanto a lo primero, no ofrece la menor duda el hecho de que los astilleros nacionales se hallarían abocados a una crisis próxima si no contaran con los encargos del Estado. Las realidades del momento han situado el problema más allá de las fórmulas corrientes de las primas a la construcción y de los auxilios, con ser tan eficaces, que ofrece la institución del Crédito Naval. Y la prueba más concluyente de que el Estado no abandona su anunciado y reiterado propósito de que España posea una flota como corresponde a su geografía, su tradición marítima y a las necesidades de su comercio, sin recurrir a la construcción extranjera, está en que juzga insuficiente la producción actual del país y la amplía con factorías tan importantes como la de Manises, para fundición y maquinaria, y los grandes astilleros de Sevilla, que pueden ya considerarse en vías de muy adelantada realización; pero esto dice bien claramente que el Estado se hace constructor y naviero, colocándose a la cabeza de ambas actividades: en la primera, la conjugación de elementos industriales tan importantes como son aquellos con los que ya cuenta por medio de la llamada Empresa Bazán, Manises y Sevilla, le colocarán en una indiscutible situación de preeminencia respecto de los demás constructores navales; en cuanto a la segunda, es evidente que cuando pasado algún tiempo haya realizado su extenso programa, ya en ejecución, de construcción de buques, no habrá naviero alguno nacional que supere en tonelaje al de la Empresa Nacional Elcano, ni mucho menos que la iguale en la calidad y en la modernidad de sus barcos, a no ser que los ceda, como ha hecho en algunos casos, a los demás navieros cuando éstos dispongan de medios y quieran adquirirlos.

Winston Churchill advertía que los “sentimientos nacionales y raciales” habían debilitado a Europa, cuya organización “resulta más onerosa y menos práctica económicamente que antes de la guerra grande”. Se habían añadido más de 10.000 kilómetros de nuevas fronteras y los viajeros se veían obligados a “trasbordar en estaciones cuyo nombre es para ellos impronunciable, y a legalizar sus pasaportes en Estados de los que no tenía noticia”. Ir de París a Estocolmo, una distancia menor que el diámetro de muchos de los estados de Norteamérica, exigía “seis tipos de moneda y timbres distintos, el paso por siete fronteras de diferentes naciones y el uso de cinco idiomas diversos”. Una insensatez que clamaba al cielo. “La forma que el conde Kalergi da a su tema o tesis será todo lo cruda, errónea e impracticable que se quiera, pero el impulso y la

inspiración que le animan son legítimos y verdaderos”, concluía, en *La Vanguardia* del 16 de febrero de 1930, quien había sido primer Lord del Almirantazgo y ministro de Guerra y de Hacienda en el Gobierno británico. Y Premio Nobel de Literatura en 1953, causando en su día el mismo revuelo que suscitó la concesión del premio en 2016 al músico Bob Dylan.

“Existe realmente en Europa la necesidad de llegar a un período de pacificación que dé fin al estado de intranquilidad, descontento y desintegración”, escribía Benito Mussolini, el “duce”, en *La Vanguardia* del 30 de julio de ese mismo año, tras lo cual no dudaba en afirmar que la idea paneuropeísta no pasaba de una ilusión sin fundamento, pues más que una diferencia de criterio entre los países europeos, existía “un verdadero conflicto entre los fines de todos”.

Entre los últimos meses del año 1929 y septiembre de 1930, la prensa de Madrid y Barcelona, con *La Vanguardia* a la cabeza, difundió numerosas notas sobre las reacciones de la opinión pública europea sobre el proyecto paneuropeo. Que si los franceses recelan de la incorporación de Gran Bretaña, que si los americanos aplauden la idea mientras que los soviéticos la desprecian, que si Italia no admitiría nunca a Turquía, que si Alemania debía o no anexionarse Austria antes de esa hipotética federación, noticias de ese tipo junto a las que se colaban algunas opiniones menos pegadas a la actualidad doméstica de cada país: qué naciones aceptarían el principio de la federación, cuáles eran los problemas a superar por la unión económica y, en su caso, la unión política, o cómo resolver los conflictos fronterizos que pendían de la fiebre nacionalista.

Por su parte, el ex canciller del Reich, Wilhelm Marx, afirmaba en *La Vanguardia* cuatro días antes del artículo de Mussolini que el paneuropeísmo le venía bien a la causa de la paz y la seguridad, pero que el proyecto estaba errado. Había que empezar por una simple unión aduanera, luego pasar a una especie de unión económica, y finalmente, si llega el momento, plantearse la unión política.

Como es sabido, en las elecciones alemanas de septiembre de 1930, el partido social nacionalista de los trabajadores, o nacional socialista, dirigido por un individuo de recia oratoria supremacista y racial llamado Adolf Hitler obtuvo unos resultados espectaculares, pasó de 12 a 107 escaños, lo que desinfló una gran parte de las expectativas despertadas por los Estados Unidos de Europa. El inicio

del fin. Sin embargo, el voluntarioso conde Coundehove-Kalergi seguía adelante con la Unión Paneuropea.

En España, el 11 de marzo de 1930, se reunió en la Económica Matritense el comité directivo del grupo español de Paneuropa todavía presidido por Eduardo Aunós. En esa reunión, Ernesto Anastasio presentó un informe con un plan de actividades para el futuro inmediato de la sección española de la UPE, probablemente una actualización del que le había presentado a su condiscípulo Eugenio D'Ors años antes. Entre esas actividades se preveía convocar una serie de conferencias en que intervendrían Rivera Pastor, D'Ors y el propio Anastasio. La inacción de Eduardo Aunós, cuya trayectoria política permitía dudar de su espíritu europeísta, obligó a remodelar el grupo y elegir un nuevo presidente. Al ex ministro de trabajo durante la dictadura de Primo de Rivera y secretario del empresario y político regionalista Francesc Cambó le sucedió, a la cabeza de la sección española de Paneuropa, el capitán de la marina mercante Ernesto Anastasio. Desaparecieron también algunos integrantes del grupo directivo constituido hacía menos de un año.

Ernesto Anastasio, consecuente con su compromiso, convocó el 23 de mayo de 1930, al pleno de la nueva sección española de la UPE para analizar el memorándum Briand y el proyecto de convenio de Confederación Europea redactado por el conde Coundehove-Kalergi. Eugenio D'ors, informó de las reuniones que había mantenido en París y Viena con los dirigentes de la Unión Paneuropea, inclinados a admitir en los Estados Unidos de Europa a aquellas naciones que tienen la mayor parte de su territorio dentro del continente. A los que tengan sólo una parte no se les cerraba la puerta, se veía en cada caso. Naturalmente, el grupo aprobó por unanimidad que España no podía quedar fuera de Europa y que había que trabajar más para evitar un fallo tan clamoroso como el que ninguna delegación española asistiera a la conferencia de la UPE en Berlín “por haberse adelantado ésta 15 días”, según la nota de prensa que entregaron a los medios. El presidente, Ernesto Anastasio, propuso hacer un estudio del memorándum y de los proyectos paneuropeos, que acabó redactando él, y celebrar un mitin en junio para orientar a la opinión pública. No hubo ningún mitin. Lo que hicieron Aunós, Rivera Pastor, Raventós y Rivera Martín, un personaje recién incorporado, fue ir a ver al subsecretario del Ministerio de Estado, el 28 de junio, para entregarle las observaciones que el

grupo había redactado sobre el memorándum Briand. No quedaron satisfechos con la respuesta del subsecretario Bárcenas, quien amablemente les informó que ya “conocía la ponencia con el punto de vista económico de Paneuropa, redactada por Ernesto Anastasio”, según publicó *ABC* al día siguiente de la reunión.

La II Conferencia Internacional Paneuropea se celebró en Berlín del 13 al 15 de mayo de 1930. Asistieron numerosos políticos y diplomáticos europeos de primera fila que repitieron lo que ya sabemos. La unión traerá progreso económico, la paz, el desarme y todo eso. Quizás lo más interesante fue que el escritor Thomas Mann dio una interesante conferencia sobre la comunidad cultural europea. Porque la verdad era que la idea de Paneuropa languidecía. Lo ponía negro sobre blanco el editorial de *La Vanguardia* del 19 de marzo de 1931 cuando denunciaba la cortina de silencio que había caído sobre el proyecto: “Callan los políticos. Olvidamos el tema los periodistas. Y el problema de la posible federación no llega a las muchedumbres”.

A pesar de que la realidad operaba claramente en contra, la UPE se resistía a morir. Celebraron un tercer congreso en Basilea, octubre de 1932, para debatir “el problema de las nacionalidades”, como tituló *La Vanguardia* la crónica del evento, en la que informaba que dos catalanes, Recasens y Estelrich, habían hablado en la primera sesión “uno en castellano y en catalán el otro”. Gran noticia. Después de mucho hablar sobre pueblos, naciones, autonomías, derechos, minorías y etcétera, Kalergi concluyó, según la crónica del diario con las siguientes palabras: “PanEuropa es la defensora de los derechos de las mujeres, de los pequeños Estados y de las minorías nacionales”. El escritor Joan Estelrich, nacido en Mallorca, pero formado en Menorca, escribió años después el prólogo de la obra de Coudenhove-Kalergi, “Una bandera llamada Europa”.

Y así acabó esta historia. Ernesto Anastasio accedió en octubre de 1932 a la presidencia de Trasmediterránea y es de pensar que ya no le quedaría tiempo para dedicarlo a materializar el sueño europeo. La Unión Paneuropea se desvaneció con la misma presteza como había irrumpido en la actualidad. Simplemente se dejó de hablar de ella, aunque *La Vanguardia* todavía insistía en enero de 1933, el año que Hitler se hizo con el poder en Alemania, con un artículo de Santiago Vinardell que hacía un llamamiento a los idealistas “para acabar con los nacionalismos y dar muerte al feudalismo industrial”.

Sin embargo, pasadas las guerras, la española y la mundial, Ernesto Anastasio retomó su ilusión europeísta, mostrando con ello su personalidad, pues en aquellos años, el poder político aborrecía de cualquier veleidad que no se ciñera al patriotismo de la España una, grande y libre. Primero en 1952, cuando accedió a prologar el libro “La lucha por Europa”, de Jorge Prat Ballester, presidente del Instituto de Estudios Europeos de Barcelona, con un texto favorable a la unión europea, tanto económica como política. Y años después participando activamente en la constitución del Comité Español de la Liga Europea de Cooperación Económica (LECE).

La Liga Europea había nacido en 1946 a partir del Comité de Acción Económica y Aduanera creado en 1945. El objetivo era promover la libertad de intercambios comerciales para impulsar el desarrollo económico, teniendo en el horizonte el ideal de la unidad europea. A diferencia del precedente Paneuropa, la LECE no buscaba patrocinadores en los Gobiernos sino entre los empresarios y los dirigentes sociales. Adherida al Movimiento Europeo, la Liga organizó en 1948 la Conferencia de Westminster, en la que el naciente movimiento trazó un plan de integración económica de Europa que había de iniciarse con la Unión de Pagos y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

El Comité Español de la LECE se formalizó con un acto en el Fomento del Trabajo Nacional, en Barcelona, el día 4 de junio de 1956, presidido por el barón René Boel, presidente de la Liga y del Banco de Bélgica, al que acompañaron en el estrado el secretario general Lucien Sermón y, entre otros, el presidente del Fomento, Miguel Mateu y Pla, el conde de Godó, el marqués de la Vega Inclán y Jorge Prat Ballester, historiador de los intentos de unidad europea durante el siglo XX. El diario *La Vanguardia* del día siguiente listaba las personalidades de relumbrón que asistieron al acto, una forma elegante de mostrar cierta distancia con el régimen de Franco: el conde de Egara, el marqués de Masnou, los señores del Pozo, Querol, Montolíu, Colomer, Marcet, Bonnin, Suqué, Valls Taberner y otros. La magna reunión aprobó los estatutos, que colocaban en Barcelona la sede del Comité, y aplaudió a la junta directiva propuesta por los organizadores. Junto al conde de Godó, el marqués de la Vega, Narciso de Carreras, Lucas Oriol y Urquijo, y algunos otros, se incrustó Ernesto Anastasio Pascual, el primero de los vocales. En mayo de 1961, la junta directiva fue reelegida al completo.

III. 2. José Juan Dómine y Ernesto Anastasio Pascual, la unión de dos gigantes

Ernesto Anastasio, un hombre apasionadamente leal con sus amigos, como le definió el almirante Leopoldo Boado, consideró siempre a José Juan Dómine su amigo más querido, a quien profesó una admiración sin límites, dedicó los mayores elogios y a quien siempre tuvo presente. Se conocieron a finales de 1913, un encuentro breve en la sede de la Asociación Náutica Española, cuando Dómine, entonces director general de la Compañía de Vapores Correos de África, vino a Barcelona para intentar resolver el problema planteado en el vapor A. COLA, atracado en Málaga. Se volvieron a encontrar en mayo de 1914, esta vez en el despacho profesional de Ernesto Anastasio, durante la huelga general de la marina mercante en demanda de mejoras sociales tan importantes como el mes de vacaciones y el montepío nacional único que garantizara la subsistencia en caso de accidente y en la jubilación. El naviero y el dirigente societario -las asociaciones de trabajadores del mar de la época no querían que les llamaran sindicatos, un nombre identificado entonces con la violencia, las revueltas y el desorden- pactaron en esa reunión, larga y fructífera, que la huelga no afectara a los buques de la Compañía de Vapores Correos de África que hacían línea a Melilla y Ceuta por la especial situación de ambas plazas. Años después, en 1949, Ernesto Anastasio recordaba la reunión con José Juan Dómine en el prólogo al libro conmemorativo “El XXV aniversario de la fundación de Unión Naval de Levante, SA”, Valencia, 1949:

Los marinos mercantes y a la cabeza de ellos los que componían las dotaciones de Correos de África, solicitaron mejoras en los sueldos, amenazando con un paro si no se les daba satisfacción en sus demandas. En aquel tiempo, una huelga de Marinos tenía todas las probabilidades de ir al fracaso, porque carecían aquéllos de la debida organización, y cualquier otro naviero de los de entonces, se hubiera considerado agraviado por la coacción de sus subordinados y hubiera resistido. Pero Dómine era más hombre de este tiempo que de aquél. Tomó el tren; no desdeñó venir a verme, sabiendo la significación que yo tenía entre mis compañeros los Marinos; se convenció sin gran dificultad de que éstos tenían razón, y sin preocuparse de otras cosas, poniendo, como hacía siempre, por delante el corazón, accedió de plano y quedó solucionado el conflicto. Quedó desde entonces sellada una amistad cada

vez más íntima y cordial, que no nos abandonó ya nunca, y cuando se le ocurrió la genial idea de fundar la Compañía Trasmediterránea, fui yo su colaborador más íntimo y nadie conoce mejor las vicisitudes y las dificultades que tuvieron que vencerse para la creación de esa gran Compañía.

La amistad sellada entonces entre Anastasio y Dómine fue una bendición para el sector marítimo y para el país. José Juan Dómine, médico de profesión, nacido en Albacete el 6 de junio de 1869, pero valenciano a todos los efectos, quedó impresionado por los conocimientos náuticos y jurídicos de Ernesto Anastasio, por su capacidad de diálogo y de trabajo, y por su empatía. De modo que estuvo considerando, de vuelta a Valencia, la inmediata contratación de aquel joven de 34 años como asesor jurídico de la naviera.

El doctor, escribió Anastasio en *El Vigía*, mayo de 1962, poseía el encanto irresistible de un hombre genial, *señorial en el gesto despectivo cuando se trataba de su propio y personal interés, terco y audaz en la gestión para llevar al éxito sus concepciones, mitad místico y mitad escéptico*. Una persona, el doctor, a quien Anastasio no duda en atribuir el mérito principal de la creación de Trasmediterránea y de la Unión Naval de Levante. La Compañía Trasmediterránea se crea porque José Juan Dómine empieza a predicar entre los navieros *la conveniencia de agruparse en grandes concentraciones para ordenar los tráficós con arreglo a un plan orgánico que permitiera obtener el rendimiento máximo a nuestra Marina Mercante, reducir los gastos generales y concertar arreglos con las Compañías de ferrocarriles para facilitar el comercio exterior mediante fórmulas de transporte combinado*. Con estas ideas, innovadoras en aquella época, convenció en 1916 a los propietarios de Ferrer Peset Hermanos, Línea de Vapores Tintoré y Compañía de Navegación e Industria, heredera de la Compañía Catalana de Vapor. Pero la obra más audaz de Dómine fue la de los astilleros valencianos. La Unión Naval de Levante se creó y se consolidó *bajo la inspiración genial de un poeta de los negocios*. Si hubiera prevalecido el cálculo, los estudios de mercado y los presupuestos minuciosos, los astilleros de El Grao no existirían. Si hubieran prevalecido los consejos de Anastasio en las decisiones de un médico eminente y soñador excepcional, que sentía un desdén absoluto por la Aritmética, el proyecto hubiera sido abandonado. *Los peligrosos métodos de improvisación de Dómine podrán ser discutidos y además será muy difícil contradecir las razones que impiden confiarse a ellos; pero ahí están los hechos. Trasmediterránea es una de las cosas más importantes que se han he-*



Pintura al óleo de José Juan Dómine (Museo Marítimo de Barcelona)

cho en España y lleva funcionando desde 1917; Unión Naval de Levante es una de las más prestigiosas factorías de construcción de buques que enaltece la industria de construcción naval en España.

También fue Dómine el hombre excepcional que consiguió *unir a su alrededor toda la Banca nacional* para llevar adelante el proyecto de José Calvo Sotelo, ministro de Hacienda, *para constituir el Monopolio de Petróleos contra la hostilidad concertada de los trusts internacionales del petróleo.*

Solamente un hombre de su autoridad y una voluntad como la suya pudieron realizar el milagro de crear la formidable organización bancaria que obtuvo la adjudicación del concurso para administrar esa saneada renta del Estado.

Por su parte, el capitán de la marina mercante era todo equilibrio, prudencia y razón. Dotado de una inteligencia grandiosa, una cultura bien cimentada y una amplia experiencia social y sindical, Ernesto Anastasio era el complemento perfecto del visionario doctor. Los proyectos que Dómine imaginaba probablemente hubieran fracasado de no contar a su lado con la sobria continencia del capitán y abogado. Fueron prácticamente inseparables. Juntos estuvieron en Trasmediterránea, en Campsa, en el Banco de Crédito Local, en la Junta Central de Puertos, en la Liga Marítima Española y en Unión Naval de Levante, siempre en puestos de dirección.

Ernesto Anastasio pagó la deuda que contrajo con su amigo, que además fue su mentor y la catapulta que le llevó a lo más alto, con numerosas menciones públicas rendidas a la memoria *de una amistad tan entrañable y sincera como lo fue la nuestra*. Cualquier ocasión era buena para recordar el genio de Dómine, una entrevista, un artículo, una conferencia, un prólogo o un aniversario. Ya en 1915, en la revista que fundó y dirigió, *Marina*, Anastasio publicó un artículo a modo de editorial bajo el título de “Navieros Ilustres” en el que loa a Dómine por la fusión de la Compañía Valenciana de Navegación y La Roda Hermanos.

En la entrevista de Gastón Palomar en *Ya*, en enero de 1952, el periodista da el dato de que el solemne despacho de Anastasio en Trasmediterránea, cuya sede ocupaba entonces el palacio de Linares, en la plaza de Cibeles, no estaba presidido por un retrato del auto-proclamado generalísimo Francisco Franco, sino por un óleo de José Juan Dómine, cuadro que hoy está depositado en el Museo Ma-

rítimo de Barcelona. Años más tarde, en la entrevista publicada el 2 de julio de 1956 en la *Hoja del Lunes* de Valencia, firmada por José Barberá bajo el título “Valencia centra la atención económica nacional”, Anastasio califica a Dómine, que fue diputado por el Partido Liberal y senador vitalicio, de *valenciano intuitivo de atisbos geniales*.

De todas esas muestras de amistad póstuma, hay que destacar tres, dedicadas íntegramente a venerar al político y naviero, su amigo José Juan Dómine:

1. El prólogo al hermoso libro tamaño folio “editado por Unión Naval de Levante, S.A. en conmemoración del XXV Aniversario de su fundación, bajo la dirección de Álvaro Janini, librero, e impreso en los talleres de Federico Domenech, S.A. con litografías de la Casa Ortega, según dibujos de Juan Massanet, en la Muy Noble, Leal, Magnífica y Coronada Ciudad de Valencia y terminóse de imprimir a los 28 días del mes de Junio, del año del Señor de 1949, víspera de la festividad del Apóstol S. Pedro, Patrón de la Mar”.

2. El artículo publicado en *El Vigía*, Barcelona, mayo de 1962, una publicación creada y dirigida por Julian Amich Bert, el mismo marino autor de la primera entrevista a Anastasio, publicada en 1919.

3. La conferencia que pronunció en el Ateneo Marítimo de Valencia el 7 de febrero de 1964.

En el prólogo al libro conmemorativo de la creación de UNL Ernesto Anastasio Pascual, presidente de la sociedad, confiesa que escribe para homenajear al entrañable amigo ya desaparecido *que merece el más cálido homenaje en reparación de un olvido que degeneraría en ingratitud si quienes tenemos el deber de hacerlo no nos apresuráramos a subsanarlo*. Anastasio califica a UNL de *la más bella de las Factorías navales españolas*, una empresa que Dómine concibió *con un soberano desdén por los presupuestos bien nutridos y aderezados con minuciosas precisiones numéricas*. Confiesa Anastasio que él aconsejó a José Juan Dómine no meterse en ese proyecto.

Dómine constituye la prueba más decisiva y concluyente de los milagrosos y desconcertantes resultados que un hombre puede lograr, aún con mediana inteligencia y escasa preparación, si posee, como poseía Dómine, una



Portada del libro conmemorativo del 25 aniversario de Unión Naval de Levante.

maravillosa simpatía y un don de gentes excepcional. Armado de estas dos armas consiguió cuanto quiso y donde quiera que el intervenía siempre era el primero.

Traza la biografía de Dómine, albaceteño, médico, con *dos aficiones irresistibles, a saber: la política y los barcos*. Afirmo que *la política de Dómine no era la corriente (...) del concepto que vulgarmente se tiene de la política, todo lo que puede haber en ella de despreciable y de poco honesto. La política de Dómine excluía cualquier deseo visible ni encubierto de aprovechamiento personal (...)* Sus intrigas, *porque en política no se puede ser ajeno a ellas, se encaminaban siempre a un fin honesto, y si para el fin de la intriga había que mentir con mentiras intrascendentes, fue siempre para evitar el conocimiento de una verdad que podía producir rencores y discordancias.*

Cuenta Anastasio el nacimiento de Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, creada con *los vapores de la Compañía Valenciana de Navegación, los de Cola y Maycas, también de Valencia, y con la compra en el extranjero de los buques necesarios, hasta completar una flota de 18 que ofreció al Gobierno*. Así se hizo con el contrato del Estado para las líneas con el Norte de África. *A virtud de ese éxito inicial dejó a un lado el ejercicio de la Medicina y se consagró plenamente a la dirección de una gran empresa naviera que alumbraría después (...) la Compañía Trasmediterránea y los astilleros de la Unión Naval de Levante.*

Retrata a Dómine como un hombre *de escasos conocimientos en los negocios, nulo en aritmética, pero con intuiciones geniales y encantador de serpientes, con una milagrosa sugestión que emanaba de sus palabras*, una afirmación que reiteraría en la conferencia de 1964 en el Ateneo Marítimo de Valencia, No duda Anastasio en comparar a Dómine con el valenciano marqués de Campo, un naviero mítico del siglo XIX, y con el gran marqués de Comillas, fundador de la Trasatlántica. Afirmo, sin embargo, que la mayor obra de Dómine fue UNL, *resultado en su iniciación, de la tertulia diaria en el puerto del Grao, con los concurrentes habituales a ella, compañeros de Consejo, Inspectores y con otro gran valenciano, Ricardo Gómez, laborioso e inteligente industrial, hijo del fundador de los Talleres Gómez*. Explica también como Dómine enganchó a los banqueros al proyecto de Calvo Sotelo -el monopolio de petróleos estatal- *contra todas las fuerzas extranjeras que creyeron fácil desbaratar aquella iniciativa*. Finaliza el prólogo calificando a Dómine como un hombre *desdeñoso de la riqueza material, volcado en la vida de los negocios por una vocación sentimental.*

Posteriormente, en mayo de 1962, en el periódico *El Vigía*, firmó Anastasio un artículo titulado “Navieros y marinos ilustres: DÓMINE”. Tras una catarata de alabanzas, sostiene que Dómine se dedicó en la segunda mitad de su vida *a la creación de riqueza, que es cosa distinta de las operaciones de especulación o de comercio, mediante las cuales la riqueza creada cambia de dueño:*

Limpio de codicias e inflamado de patriotismo, arrollador en la simpatía, pródigo en la generosidad, flexible hasta la claudicación, suntuoso en lo representativo, modesto y austero en lo familiar y recatado en su vida privada, desbordante en la cordialidad, maestro en la divagación con que encubría los puntos flacos de su improvisada técnica (...) este hombre excepcional que tan altos prestigios supo granjearse entre lo más destacado del país, los hubiera alcanzado aún mayores si los cambios políticos sobrevenidos en España después de la Dictadura del General Primo de Rivera, que tanto hirieron su sensibilidad, y el apartamiento de la vida activa a que le obligaron aquellos, no hubieran influido de tal modo en el derrumbamiento de su salud, que acabaron por ocasionarle la muerte en su modesta casa del Grao de Valencia, que no quiso abandonar jamás, aun cuando requería más suntuosa y confortable instalación la posición social alcanzada.

A la ausencia de codicia, esa emoción corrosiva ajena al doctor Dómine, añadía Anastasio que tenía un gran dominio de la palabra, *dentro de un estilo rebuscado y complicado a veces, que hoy ya no se lleva; divagaba mucho, salvando de este modo, en ocasiones, su falta de preparación en la vida de los negocios, pero tenía el arte de subyugar a quienes le escuchaban.*

José Juan Dómine, insiste Anastasio, tenía dos pasiones, la empresa y la política: la política le granjeaba autoridad para regir y presidir grupos económicos; su posición en los negocios le rodeaba del prestigio necesario para ser solicitado por los grupos políticos. Tras estas dos pasiones, la amistad es lo que más contaba para Dómine.

Dos grupos se constituyeron para disputarse la adjudicación de los servicios marítimos postales con África y Canarias, cuando los creó la Ley del año 1910 [se refiere a la Ley Maura de junio de 1909], y al que dirigía Dómine se le adjudicó el concurso (...) Con las flotas reunidas de La Roda Hermanos y la Compañía Valenciana de Navegación, a las que se incorporan otros diez buenos barcos adquiridos en el extranjero, se crea la Compañía de Correos de África.

Artífice de Trasmediterránea, de la Unión Naval de Levante y de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (Camps), Dómine formó un tándem con Ernesto Anastasio, que estuvo a su lado en las grandes empresas que lideró el doctor; de ahí que en numerosos textos los autores se olviden de José Juan Dómine y atribuyan todo el mérito al célebre marino. El médico ponía la intuición, el coraje, la seducción y la osadía; Anastasio, ponía el conocimiento técnico y jurídico, la templanza, el trabajo y la reflexión. Al relatar la creación de UNL, insiste Ernesto Anastasio en que Dómine no escuchó a nadie, cuando se le ofrecieron argumentos de todo tipo sobre la conveniencia *de detenerse en la pendiente que amenazaba arrastrarnos a la ruina* [a la Compañía Trasmediterránea], *él continuaba adelante porque lo de ganar o perder quedaba en un segundo plano, y éste era el problema que se aplicarían a resolver los demás. Triunfó el creador, el artista; aquella era su obra.*

En cuanto al Monopolio de Petróleos, escribe Anastasio que el doctor *no conocía ni jamás le había interesado conocer esta clase negocios, y se consagró con decisión a él para servir un interés del Gobierno (...)* Nadie le discutió la presidencia, pensando con indudable acierto que le correspondía por derecho propio.

Al final del artículo, Anastasio lanza una idea que repetirá varias veces a lo largo de los años: José Juan Dómine murió de tristeza el 11 de octubre de 1931 al ver caído el mundo en el que había desarrollado su obra. *A Dómine se lo llevó la República al llevarse con ella todo el mundo en el que Dómine había triunfado.* Cuando desaparece Primo de Rivera y el Rey se exilia, *a Dómine la amarga sensación de haber terminado, destroza su salud. Y muere entre los suyos (...)* entre los que aún se recordaba *aquel inteligente y bondadoso Doctor que dejaba bajo la almohada socorros al necesitado para proveer a la sobrealimentación. La melancolía acabó llevándose a uno de los valencianos más ilustres de su tiempo, y a un amigo mío entrañable a cuyo recuerdo va unido lo más interesante y lo mejor de mi vida.*

En la conferencia, titulada directamente “José Juan Dómine”, que Anastasio, a punto de cumplir 84 años, pronunció en el Ateneo Marítimo de Valencia, dedica al amigo las cualidades de *eminente médico, eminente político y el más destacado de los navieros españoles.* Paradójicamente, Anastasio, vuelve a proclamar a renglón seguido que *de naviero no sabía demasiado; como político no llegó a alcanzar ningún cargo público; y en la Medicina lo que más se recuerda de él es su intervención en las campañas del doctor Moliner.* Juntos estos mimbres crearon *una figura con categoría histórica dentro de nuestra región.* El resto de la conferencia la empleó Anastasio en explicar con detalle los inicios de Trasmediterránea, el

origen de UNL y las peripecias para levantar la Arrendataria del Monopolio de Petróleos. El doctor Francisco Moliner y Nicolás, amigo y espejo en el que Dómine se miró toda la vida, nacido en Valencia en 1851 y fallecido en Madrid en 1915, es descrito en “101 hijos ilustres del reino de Valencia” como un sabio, maestro, apóstol, clínico eminente, político y hombre de corazón abierto.

Dos años más tarde, en la clausura de las primeras Jornadas Nacionales de Derecho Marítimo, organizadas por la Asociación Española de Derecho Marítimo, el 10 de mayo de 1966, bajo el título “El Transporte Marítimo en la guerra y en la paz”, Ernesto Anastasio lanzó este panegírico sobre su amigo:

(...) un hombre nuevo, médico de profesión, fácil de palabra, culto y atrayente por la simpatía de su trato y político honesto y de irresistible vocación. Subrayo esta cualidad de hombre honesto y desinteresado, porque fue precisamente la que más hubo de servir a don José Juan Dómine para consagrarle como uno de los políticos más influyentes de su tiempo (...) Dómine, que no era naviero ni sabía gran cosa de esta clase de negocios, fue considerado como el más inteligente y mejor enterado entre todos los navieros españoles de su tiempo.

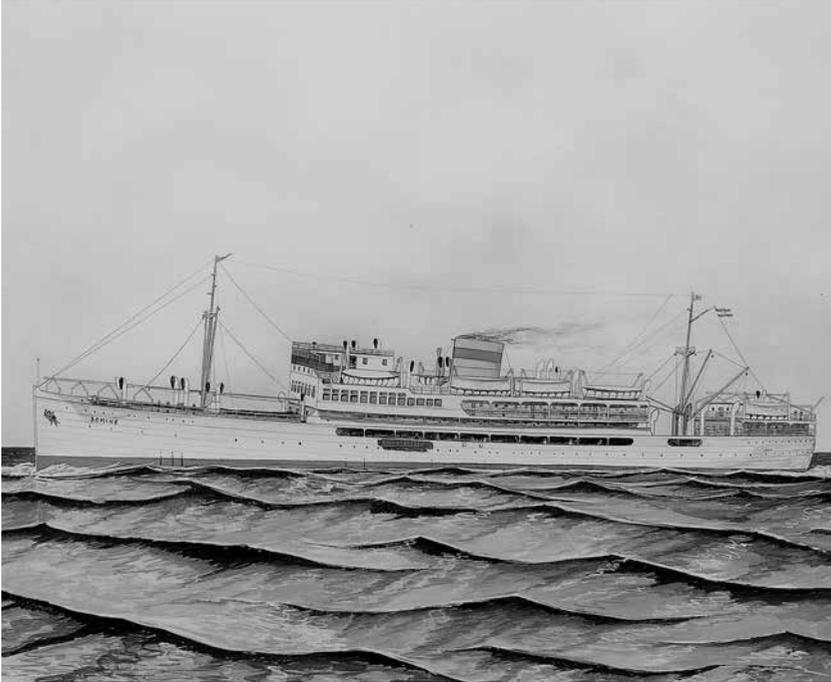
Atribuye a Dómine, en exclusiva, *la idea genial de constituir la Compañía Trasmediterránea, resultado de agrupar la de Correos de África, la línea de Vapores Tintoré, la flota de la Sociedad Navegación e Industria (...) los Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona y la flota de Ferrer Peset, S.A.*

Tras la muerte de Dómine, con 62 años de edad, Ernesto Anastasio le sucedió en las presidencias de Trasmediterránea y UNL, y no desestimó, contra lo que afirman algunas voces, seguir sus pasos en política; eso sí, con ideas republicanas y liberales, más que monárquicas y tradicionales.

Una vez al mando, fiel a su amigo, Ernesto Anastasio le ofreció dos homenajes públicos que iban más allá de las palabras. En cuanto fue nombrado presidente de Trasmediterránea, un año después de la muerte de José Juan Dómine, Anastasio consiguió que el Consejo de Administración aprobara ponerle el nombre de DÓMINE al buque encargado en la factoría de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval, que fue botado el día 27 de julio de 1934 y entró en servicio en septiembre de 1935 para cubrir la línea de Guinea. El DÓMINE tenía 124 metros de eslora y según publicó la revista Ingeniería Naval en 1936, citada por el sabio Sanahuja en su página en red,

“lleva 58 pasajeros de 1ª clase, alojados en las cubiertas de paseo y superior; 40 de 2ª clase, en la cubierta superior, y 36 de 3ª clase, a popa en las cubiertas principal y segunda, pudiendo, además, transportar 300 negros en los entrepuentes de carga”. Al DÓMINE le esperaba una vida agitada. Cuando comenzó la guerra civil española -explica Laureano García desde la revista de Trasmediterránea, en 2017- fue habilitado como crucero auxiliar del bando rebelde y armado con cuatro piezas de artillería de 101,6 milímetros procedentes del acorazado España. Fue desmilitarizado y rebautizado como MOGREB EL ASKA en enero de 1937, para realizar un viaje extraordinario con peregrinos marroquíes a La Meca, escoltado por los cruceros CANARIAS y BALEARES, en aguas del Norte de África, y después por buques de la armada italiana hasta alcanzar el Canal de Suez. Tras ese viaje, fue transformado en transporte rápido y artillado con piezas de 150 milímetros, enarbolando de vez en cuando bandera alemana con el nombre de ARCHENFELS, y otras veces bandera italiana, como STELVIO, hasta que a finales de 1938 fue desarmado y empleado como buque de transporte en el Mediterráneo. Finalizada la contienda, fue devuelto a Trasmediterránea. El DOMINE permaneció activo hasta 1975, y fue vendido para el desguace en 1976.

El segundo homenaje de Anastasio a su gran amigo se lo tributó en los astilleros de Unión Naval de Levante, en Valencia, el 2 de junio de 1949, veinticinco aniversario de la creación de la sociedad. En la explanada de entrada a la factoría mandó erigir un monumento a la memoria del fundador, inaugurado en un acto solemne en presencia de los ministros de Industria y Comercio, Juan Antonio Suances, y de Hacienda, Joaquín Benjumea, acompañados de subsecretarios, embajadores, prelados y altos cargos civiles y militares. Anastasio aprovechó que ambos ministros habían de asistir a la botadura del petrolero ARUBA, construido para la Empresa Nacional Elcano, incluyendo en sus agendas el acto de inauguración del busto de José Juan Dómine, sobre una peana de casi dos metros de altura, en forma de sinuosa montaña, colocada justo a la entrada del edificio central de la factoría. En la actualidad es posible ver la peana original, pero el histórico busto de Dómine, obra del escultor valenciano Antonio Sanjuán, ha sido sustituido por el de Vicente Boluda Marí (1904-1998), tras hacerse Boluda Corporación Marítima con la empresa en 1999. Una placa negra de metacrilato, que mal oculta la inscripción original grabada en la piedra, identifica con letras blancas al abuelo del nuevo propietario del astillero, inoperativo desde 2012.



Buque DÓMINE, de Trasmediterránea, botado en 1935. Acuarela de Martí
(Museo Marítimo de Barcelona)

III. 3. Los órganos consultivos de Marina Mercante y las leyes de protección a la construcción naval y a la navegación

La Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, creada en 1908 por el Gobierno de la monarquía presidido por Antonio Maura, de la que Ernesto Anastasio formó parte con excepción de un breve periodo entre 1917 y 1918, dejó de funcionar en la segunda mitad de 1929, últimos meses de la dictadura de Primo de Rivera. El Gobierno de su sucesor, el general Dámaso Berenguer, y el Gobierno posterior del almirante Aznar se limitaron, durante los catorce meses que transcurrieron entre la caída del Directorio y la proclamación de la II República, a aguantar las embestidas de la oposición antimonárquica. No hay noticias de la Junta Consultiva. El cambio de régimen que se produjo el 14 de abril de 1931 abrió una etapa de grandes transformaciones, la mayoría sin fructificar y definitivamente cerradas con el inicio de la insurrección militar de julio de 1936.

Proclamada la II República, el Gobierno dejó en barbecho buena parte de la organización del Estado, a la espera de promulgar nuevas leyes. La Junta Consultiva desapareció como tantos otros organismos del antiguo régimen.

Las ideas del primer Gobierno republicano sobre el sector marítimo se plasmaron en la Ley de 12 de enero de 1932, de creación de la Subsecretaría de la Marina Civil, dependiente del Ministerio de Marina, pero con absoluta separación de los organismos, autoridades y funcionarios de la marina militar. Al nuevo órgano administrativo se le atribuían “los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional, con excepción de todo lo relativo a sanidad, aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios”. Por esa costumbre grotesca de alterar los nombres para simular con ello que las cosas han cambiado, los artículos 2 y 9 de ley creaban, como órgano asesor, el Consejo Superior de Servicios Marítimos (CSSM), es decir la junta consultiva de la República, “que estará constituido por representantes del Parlamento, de los diversos Departamentos ministeriales que tengan relación con la

vida marítima nacional y de las clases productoras y trabajadoras que intervienen en el comercio marítimo”.

Hubo que esperar hasta la publicación en la Gaceta del decreto que aprobaba el reglamento provisional del CSSM, el 3 de septiembre de 1932, para enterarnos que su composición y funcionamiento constituían un despropósito. De entrada, porque se refería a una norma inexistente, el reglamento de la ley de la subsecretaría, que vio la luz en la Gaceta de Madrid al día siguiente del decreto que regulaba el CSSM. Y en segundo lugar porque lo integraban 29 personas, de las cuales 16 pertenecían al mundo oficial, diputados, subsecretarios, directores e inspectores generales, asesores y directores de organismos e institutos varios; 6 representaban a la patronal, incluyendo entre ellos al elegido por las cámaras de Comercio; tan sólo 4 integraban el Consejo en nombre de las asociaciones del personal náutico, tanto técnicos como marinería; y a 3 se les encomendaba la representación del sector pesquero, uno por los armadores, otro por los pósitos y un tercero escogido por las industrias pesqueras. Adiós a la composición paritaria defendida por el antiguo régimen; bienvenida la mesocracia.

Sobre el papel, ya teníamos la junta consultiva republicana, pero hubo que esperar otros siete meses, hasta el 26 de marzo de 1933, cuando la Gaceta de Madrid publica la orden con los nombres y apellidos de las personas que la integraban, orden que fue rectificada en la Gaceta cinco días más tarde por “error en las cuartillas de la Orden ministerial de 25 del actual”. En la primera aparecía el nombre de Ernesto Anastasio Pascual “designado por la Conferencia Permanente de Asociaciones de Navieros”. En la rectificación de la orden del 25 de marzo de 1933, Ernesto Anastasio figura “como representante de la Asociación de Armadores”.

Aunque las órdenes de marzo de 1933 establecían que el Consejo había de constituirse el día 3 de abril, la primera reunión del CSSM tuvo lugar el 10 de agosto, con asistencia del ministro de Marina, el abogado Lluís Companys, el mismo que protagonizó en mayo de 1934, como presidente de la Generalitat de Catalunya, la proclamación del “Estado catalán de la República Federal Española”. Companys, inefable ministro de Marina de la República entre junio y septiembre de 1933, ventiló la reunión de agosto, a la que asistió Anastasio, en poco más de media hora. Además de aburrirle los asuntos de gestión, de los temas marítimos no tenía la menor idea.

Como en las elecciones generales de noviembre triunfaron las opciones conservadoras y al Gobierno de turno, a principios de 1934, le pareció oportuno sacar el reglamento definitivo del Consejo Superior de Servicios Marítimos, la siguiente reunión no tuvo lugar hasta el 23 de noviembre de 1934. Fue la última.

El reglamento definitivo, de 6 de enero de 1934, cuyo artículo 6 hubo de ser enmendado por decreto de 27 de junio para incluir un representante de los prácticos, complicaba algo más el Consejo al crear en su seno una comisión especial denominada de Protección a la Marina Mercante, a la que se atribuía “el estudio y dictamen de cuanto signifique protección a la misma y a la pesca, a las incidencias de la aplicación de la ley de Crédito Naval, a la revisión de derechos arancelarios a la importación de buques extranjeros, revisión de primas a la navegación y a la construcción naval y sus bonificaciones, revisión de las escalas graduadas de devolución de primas exigibles a los buques de construcción nacional que se enajenen en el extranjero y, en general, cuanto afecte a la protección a las industrias marítimas”. Tal cúmulo de atribuciones dejaban al pleno del Consejo con la misión de encargarse de los eventuales problemas de la pesca, de algún expediente relacionado con las enseñanzas náuticas, y poco más. De acuerdo con el decreto de 1 de mayo de 1935, la comisión especial había de estar presidida por el subsecretario de la marina civil o por el funcionario en quien éste delegue, e integrada por los representantes del parlamento, el inspector general de navegación, el inspector general de buques y construcción naval, el secretario general de la subsecretaría, dos representantes de las asociaciones de navieros, uno de la de constructores navales, dos designados por las distintas categorías del personal de la marina mercante y el representante de la Liga Marítima Española.

Esa comisión especial se justificaba por las presiones del sector marítimo para actualizar la vieja Ley Maura, de 1909, a la que tan sólo un decreto-ley de la dictadura de Primo de Rivera, de 21 de junio de 1925, había revisado en sus apartados de primas a la navegación y subvenciones a la construcción y al desguace. Hacía falta enmendarla en muchos otros apartados para impulsar el transporte marítimo, prácticamente paralizado durante todo el período republicano. Durante los meses de marzo y abril de 1934, la Compañía Ybarra decidió suprimir su servicio regular Península-Sudamérica,

amarrando las cinco motonaves que lo prestaban, unas 50.000 toneladas de registro bruto que sumar a la enorme masa del tonelaje español inactivo. Fue la noticia más espectacular, pero sólo un ejemplo de la grave crisis que afectó al transporte marítimo.

Los años finales de Primo de Rivera contemplaron un serio intento de remozar la protección a la marina mercante, pero el cambio de régimen lo impidió. Desde las Cortes constituyentes de 1931, la República también tuvo en sus manos el proyecto articulado de una nueva ley. Para las Cortes salidas de las elecciones de noviembre de 1933, la necesidad se hizo acuciante. A la flota amarrada había que sumar los despidos masivos en los astilleros por falta de encargos. En la Gaceta de Madrid del 5 de julio de 1934 apareció al fin el decreto que autorizaba a presentar a las Cortes “un conjunto armónico de cuantas medidas corresponde adoptar al Estado para salvar a la Marina mercante nacional del colapso en que se encuentra”.

Con toda probabilidad, como se infiere de las palabras del presidente de Trasmediterránea a un redactor del diario *El Sol* el 4 de marzo de 1934, Ernesto Anastasio tuvo una intervención decisiva en el dictamen que el Ministerio de Marina había preparado a principios de 1934. Para empezar, el periodista Pedro Rico, firmante de la amplia entrevista, sitúa el personaje ante sus lectores:

La vigorosa personalidad en el mundo de los negocios del Sr. Anastasio acusa sus perfiles más brillantes en el dominio que posee de las cosas del mar. Es uno de los paladines de nuestro resurgimiento marítimo, y posiblemente el que a través de la historia de errores de los últimos años tiene en su favor el recuerdo de haberlos prevenido y de haberlos querido evitar.

Nadie como él, que conoce la realidad española en materia naval, que está al tanto de la lucha constante que en los negocios del mar se sigue contra la crisis, lucha que significa el aguzamiento de la técnica constructora, copulada con la explotadora, llegando a soluciones económicas en otros tiempos imposibles, podía darnos una impresión técnicamente certera sobre este momento tan interesante de nuestra política naval en cuanto a la Marina mercante, política que puede implicar el ser o no ser para el futuro en ese amplio campo del mar.

Al principio de la entrevista, Ernesto Anastasio admite que ha participado en la confección del proyecto, pero a medida que se avanza en su lectura queda patente que ha sido el artífice y no un mero colaborador, aunque, siguiendo su costumbre, elogia al inspector general de Navegación, Emilio Suárez Fiol, “porque ha realizado una obra meritoria”. A Suárez Fiol lo condecoró la República el 7 de diciembre de 1935 con la cruz del mérito naval tras un banquete en un céntrico hotel madrileño, en el que Ernesto Anastasio pronunció un elogio del homenajeadado y le agradeció, en nombre de los armadores españoles, la labor que había desempeñado. Años después, Anastasio rescató a Suárez Fiol de la masacre civil y administrativa que aplicó el régimen de Franco a cuantos no se habían sometido a los dictados del ejército sublevado, y lo contrató para trabajar en la Delegación de la Compañía Trasmediterránea en Canarias.

Veamos algunas muestras que ponen en evidencia la paternidad de Anastasio en el proyecto de ley de protección al sector marítimo y pesquero de 1934:

Existe un capítulo fundamental en el proyecto. El que se refiere al estatuto fiscal del buque. Con él se pretende conseguir el rescate de los tráficos nacionales para nuestra bandera, haciendo posible la existencia de líneas netamente nacionales. Se trata de un juego de gravámenes y de desgravaciones. Juego que comprende su acción sobre el impuesto de tonelaje y sobre el impuesto de transportes. Es decir, sobre el buque y sobre las mercancías. La técnica de la desgravación consiste en que se concederá la reducción de esos impuestos a aquellos buques nacionales o extranjeros que acaben o inicien sus viajes en España; es decir, que entren o salgan de nuestros puertos “a plan barrido”. De esta forma quiere eliminarse ese factor que parece favorable, pero que es tan tremendamente fatal para España, de encontrarse como punto de escala de todas las líneas que nacen o mueren en Europa occidental. La desgravación afectará a una serie bien variada de mercancías, referentes todas ellas a nuestras corrientes principales de intercambio.

El problema de las líneas regulares, sean transoceánicas, sean de soberanía, se quiere resolverlo de una manera completa. Se varía el sistema en todo. Especialmente se quiere que no exista monopolio.

Anastasio sigue explicándole al periodista los entresijos de la economía marítima y cómo ha intentado resolver los problemas mediante una adecuada regulación.

Es decir, que en las primas por milla navegada entrará en el futuro el resultado de la explotación, porque las primas serán plenamente revisables. Para aumentarlas o para reducir las. Mejor dicho, para reservarse en un fondo especial el sobrante después de pagar el beneficio industrial en el caso de que no lo dé la prima inicial.

Como el periodista insistiera en el derrumbe de la marina mercante y en lo que en aquella época estaba de rabiosa actualidad, las subvenciones a la Compañía Trasatlántica y la ruina de la empresa, Ernesto Anastasio regatea el problema y acude a sus dotes pedagógicas.

No entraremos en ese terreno de la reconstrucción general de la Marina mercante, aunque a ello tiende la ley. Es tema muy amplio. Pero si le diré que pudiera hacerse una gran labor en ese terreno mediante el crédito naval.

Está un poco desorientado usted al hablar de eso. El crédito naval habrá que montarlo. Acaso no sea el momento, porque los barcos apenas ofrecen rentabilidad. Pero éste no será el mañana. Con Banco o sin Banco nuevo, el crédito naval será necesario. En el proyecto se habla de esto. Y del crédito en sus dos formas, a corto y a largo plazo.

El proyecto de ley preparado por Ernesto Anastasio fue publicado a lo largo del mes de marzo por diversos periódicos, probablemente filtrado a la prensa, pues no aparecía nota oficial alguna. También se publicaron algunos comentarios y notas favorables al proyecto, obra sin duda de una campaña organizada. Una de esas notas venía a aclarar, ante las informaciones demagógicas contra las navieras contratistas de servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, que las primas a la navegación previstas no incluían a Trasmediterránea ni a Trasatlántica, “por estar considerados como de navegación estatal, o sea con subvención del Estado, a cargo del cual corre la cuenta de pérdidas y ganancias”. Pero todo fue en vano. El anteproyecto original elaborado bajo la dirección de Ernesto Anastasio fue severamente podado antes de entrar en las Cortes, a las que llegó sin tres capítulos esenciales: el

de reorganización de los servicios trasatlánticos subvencionados; el referente a la creación de líneas subvencionadas de carácter puramente comercial; y el relativo a las llamadas líneas de soberanía. También eliminaron el tan urgente régimen protector de las industrias pesqueras, que se dejaba para una posterior Ley de Pesca que jamás vio la luz.

Las Cortes discutieron el articulado del proyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas entre el 8 de octubre y el 22 de noviembre de 1934. Un mes y medio de debates que mantuvieron sin apenas enmiendas el redactado que presentó el Gobierno, que a su vez era lo que había preparado Anastasio, sin los apartados a los que antes he hecho referencia. Terminado el debate parlamentario, el proyecto de ley quedó pendiente de votación definitiva a la espera de que el ministro de Marina, el abogado lerrouxista Juan José Rocha García, presentara un último dictamen “que abordase la solución del arduo problema de las comunicaciones trasatlánticas, tan íntimamente relacionado con esa inacabable liquidación del contrato y de las cuentas entre el Estado y la Compañía Trasatlántica”, acertadas palabras del redactor encargado de los asuntos marítimos en *La Vanguardia*, Juan B. Robert, el día 2 de enero de 1936.

Ahí quedó todo. Como en tantas otras materias, la República fue incapaz de aprobar la ley que había de relanzar la marina mercante y la construcción naval. Rocha García cesó como ministro de Marina en enero de 1935, para pasar al Ministerio de Estado, y le sustituyó otro abogado del partido de Alejandro Lerroux, Gerardo Abad Conde, que no tuvo apenas tiempo de enterarse que en el Ministerio de Marina se gestionaba la marina civil y había un proyecto de ley que pendía de sus decisiones y era urgente aprobar. Lo cesaron al cabo de tres meses para nombrar al vicealmirante Francisco Javier Salas, hijo del militar del mismo nombre que nos legó una sugestiva historia de las Matrículas de Mar. Salas González estuvo en el cargo 33 días. Su puesto lo ocupó ahora un periodista del Partido Agrario, Antonio Royo Vilanova, que aguantó en el cargo casi cinco meses, de modo que tampoco pudo conocer, siquiera superficialmente, de qué iba el Ministerio a su cargo. A Royo Vilanova le sustituyó otro abogado, éste de la Liga de Cambó, de quien era un estrecho colaborador, Pere Rahola Molinas, que aguantó como ministro de Marina cuarenta y cinco

días. El proyecto de ley aprobado en las Cortes, que ya arrastraba una urgencia de años, seguía en el cajón de la mesa del ministro. En diciembre de 1935 se disolvieron las Cortes, se celebraron elecciones en febrero de 1936, hubo cambio de Gobierno, del centro derecha al Frente Popular, y el 18 de julio estalló la guerra civil. A los pocos días, los ex ministros de Marina Abad Conde y Salas González fueron asesinados por milicianos facciosos.

Antes de que tuvieran lugar las elecciones de 1936, el día 5 de febrero, el presidente de la República, Niceto Alcalá-Zamora, recibió a Ernesto Anastasio. Fue probablemente en esta entrevista, en la que hablaron sin duda de la necesidad imperiosa de aprobar la Ley de Protección a la Marina Mercante y de los problemas por los que atravesaba Trasmediterránea, cuando el jefe del Estado le ofreció a Ernesto Anastasio la cartera de Marina o de Obras Públicas y Comunicaciones en el próximo Gobierno, condicionado al resultado de las elecciones. Cuando en febrero de 1936, después de las elecciones, Manuel Azaña se pone al frente del Gobierno le reiteró el ofrecimiento de ocupar el ministerio de Marina, o el de Industria y Comercio, según información de José María Anastasio a quien su padre, Ernesto Anastasio Pastor, se lo había contado más de una vez para demostrar que el abuelo “nunca había querido meterse en política”. En ninguno de los dos casos, el presidente de Trasmediterránea y de Unión Naval de Levante aceptó. No le resultaría difícil tomar la situación de aquel momento de extraordinaria tensión social en el que todos los contendientes políticos esperaban un estallido, que juzgaban inevitable.

Saltemos en el tiempo. Implantado el régimen autoritario del general Franco, vencedor de la guerra civil y vengador inmisericorde en los primeros años de la posguerra, las leyes de protección a la construcción naval y, más tarde, a la marina mercante se sucedieron con rapidez: leyes de crédito naval, de 2 de junio de 1939 y 5 de mayo de 1941, y decreto de 24 de julio de 1942 por el que se aprueba el reglamento para la aplicación de las leyes de protección a la construcción naval; y Ley de Primas a la Navegación de 23 de diciembre de 1948 y reglamento de aplicación en 22 de julio de 1949. Vale la pena anotar aquí que el régimen de Franco fue siempre audaz, raudó y generoso para subvencionar a los astilleros; y lento y tacaño cuando de ayudar a la marina mercante se trataba.

Por lo que respecta a la Junta Consultiva de Navegación, después Consejo Superior de Servicios Marítimos, el franquismo se atuvo al hábito de cambiar el nombre, sin más, y creó el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas (COMMIM), por decreto de 25 de octubre de 1941, publicado en el Boletín Oficial del Estado, BOE, de 21 de noviembre, y rectificado en el BOE de 17 de diciembre, cuyo reglamento de funcionamiento salió publicado en el BOE de 16 de septiembre de 1942. En el preámbulo, la prosa burocrática del régimen en pleno apogeo: “Atento siempre el Gobierno a las necesidades nacionales, no podía por menos de fijar su atención en el estado en que encontró los intereses marítimos. Es llegado el momento de darles la debida organización y resolver los múltiples e interesantes problemas que tienen planteados intereses tan importantes como la Marina mercante, fuente de riqueza y cultura, mensajera de la Nación allende los mares (...) Mas para que la resolución de esos problemas tenga el máximo de garantías, se hace necesario contar con un organismo técnico representativo de todos esos intereses, que prepare la labor que ha de ser sometida a estudio y resolución del Gobierno”.

Si el Consejo Superior republicano hizo buena a la Junta Consultiva de la monarquía, el COMMIM franquista se acercó mucho a lo que años más tarde llamaríamos el camarote de los hermanos Marx, no porque fueron muchos sus miembros previstos, presidente, secretario y dieciséis vocales, sino porque entraban y salían por simple voluntad del ministro de turno. Así, por ejemplo, orden de 13 de septiembre de 1945, “vistas las circunstancias especiales que concurren en el Excmo. Sr. D. Ernesto Anastasio Pascual, he dispuesto nombrarle Vocal”. O el nombramiento del presidente de Trasatlántica: “En virtud de la autorización que concede el artículo tercero del Decreto de 25 de octubre de 1941 por el que se crea el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, este Ministerio se ha servido nombrar Vocal del mismo al excelentísimo señor don Juan Claudio Güell y Churrua, Conde de Ruiseñada”.

Huelga decir que en el COMMIM nunca se planteó ningún tipo de paridad social y que predominaban en todos los casos los precedentes de ministerios y organismos oficiales. La mesocracia y la burocracia hermanadas por el régimen franquista. En cuanto al papel de Anastasio cabe preguntarse la razón de su ausencia en

el COMMIM de primera hora, teniendo en cuenta su activa participación en la confección de las normas de protección a la construcción naval a partir de 1940. ¿Tal vez el régimen sometió a una pena de purgatorio a quien había militado en un partido republicano, laico y liberal, y de quien se dudaba por tanto de su afecto al régimen? En todo caso, la presencia de Anastasio en el COMMIM no sería ajena a las primas y subvenciones que recibieron la Compañía Frutera Valenciana, la Compañía Marítima Frutera y la Naviera de Exportación Agrícola, SA, todas empresas ligadas a la exportación de la fruta de la región de Valencia, entre 1949 y 1950.

El COMMIM, mucho menos sujeto a respetar normas de procedimiento que sus antecesores, resultó más productivo. Hasta el 31 de diciembre de 1953, consta que intervino y tramitó numerosos expedientes de autorizaciones de uso del dominio marítimo-terrestre y de aguas del mar territorial español. A partir de esa fecha, desaparece por completo de las páginas del BOE y de los medios de comunicación. No era más que un engorro que entorpecía las decisiones de los ministros y altos cargos.

III. 4 La Compañía Trasmediterránea y Ernesto Anastasio

La Compañía Trasmediterránea (CT) jugó un papel central en la vida de Ernesto Anastasio Pascual, que contribuyó decisivamente a su creación junto a José Juan Dómine y desde entonces, 1916, estuvo vinculado a ella hasta que dejó la presidencia a los 77 años, en 1957, con un paréntesis entre septiembre de 1927 y octubre de 1932. Más de cuarenta años dirigiendo la naviera. *Yo conozco la Compañía desde su fundación y no me he separado nunca de ella*, escribió en la Memoria aprobada en la asamblea de accionistas celebrada el 25 de mayo de 1950.

Goza la Compañía Trasmediterránea de una bibliografía amplia y variada. A los libros por encargo de la propia empresa, los de Gómez Santos, García Fuentes y Díaz Lorenzo, hay que añadir la tesis doctoral de Francisco Font Betanzos “Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial en el siglo XX”, y numerosos artículos y referencias en

los libros sobre la historia económica de la marina mercante. Gabriel Alomar escribió una buena síntesis de la historia de la naviera en una de las revistas del centenario. Me limitaré por tanto a contemplar los avatares de la empresa desde la mirada de Ernesto Anastasio, fundador y secretario general de la CT desde noviembre de 1916 a junio de 1927, director de junio a septiembre de 1927, y presidente desde octubre de 1932 a junio de 1957.

“La creación de la Trasmediterránea fue presidida por una idea económica bien meditada: agrupar todas esas pequeñas entidades marítimas, centralizándolas bajo una dirección única, que regularizase los viajes, simplificase la administración, aminorase los gastos de explotación y permitiera atender a todas las líneas subsistentes con menor número de barcos, mediante la mejor distribución de escalas, aprovechando el máximo rendimiento de la flota reunida”, escribió en *La Vanguardia* del 11 de febrero de 1927, Juan B. Robert, que llegaría a ser tras la guerra civil consejero de la Empresa Nacional Elcano.

En algunos de los discursos y conferencias que pronunció durante su larga presidencia, Anastasio explicó cómo se gestó la idea de crear una gran empresa que coordinara el cabotaje nacional, particularmente el vinculado a las líneas de soberanía previstas en la Ley Maura. Él fue testigo de excepción. Desde 1914 fue asesor y consejero de José Juan Dómine, a quien atribuye el mérito fundamental de la creación de la Compañía Trasmediterránea; probablemente un alarde de nobleza, pues si Dómine fue el artista, Anastasio fue el hacedor, el técnico encargado de concretar y materializar las visiones del doctor. Él llevó a cabo muchas de las gestiones necesarias para convencer de los beneficios del proyecto a los armadores que servían líneas de cabotaje, incluidas entre las de soberanía establecidas por la Ley de 1909; él ejecutó la compra de los barcos de la Gijonesa en nombre de Ferrer Peset; él estudió a fondo la estructura jurídica que había de tener la nueva empresa, con su diversidad de elementos y las delicadas cuestiones que la fusión presentaba, por ejemplo la alta dirección de la compañía, encomendada en principio a un tripartito formado por Dómine, Ferrer Peset y Tintoré, esquema que estuvo vigente hasta el 20 de diciembre de 1922, cuando el director-gerente Vicente Ferrer presentó su dimisión al Consejo de Administración, como director y consejero, ante la discrepancia con Anastasio sobre el futuro de la

Isleña Marítima, que Vicente Ferrer y algunos accionistas minoritarios querían comprar pagando en acciones de Trasmediterránea. Era regresar al pasado, deshaciendo la unión de 1916. El conflicto, una auténtica crisis, estuvo vivo desde febrero a diciembre de 1922. La dimisión irrevocable de Ferrer Peset obligó a los otros dos directores-gerentes, Dómine y Tintoré, a renunciar a sus puestos en la Junta General de Accionistas que se celebró en Barcelona el 8 de mayo de 1923. Esa junta general cerró la crisis al dejar el mando en manos de José Juan Dómine y Ernesto Anastasio.

Fue Anastasio quien preparó y redactó personalmente, con gran reserva, la escritura de la empresa que el notario Sasot, de Barcelona, elevó a escritura pública con fecha 25 de noviembre de 1916. La Trasmediterránea se constituyó con un capital de 100 millones de pesetas. *El notario catalán a quien llevé el borrador de la escritura de constitución de Trasmediterránea, para dejarla firmada dos o tres días después, no salía de su asombro porque realmente en aquellas fechas no había sociedades anónimas en España de esta categoría, salvando las de ferrocarriles.*

El comunicado que hicieron público los fundadores, con ideas sorprendentes en un texto puramente empresarial de 1916, salió de la pluma de Ernesto Anastasio, en los mismos términos y con las mismas ideas que había expuesto en algunos de sus artículos del *Boletín Náutico*: las empresas han de ser útiles a la sociedad y al progreso por encima de la codicia y el negocio; Trasmediterránea no era una iniciativa circunstancial para explotar una coyuntura favorable.

Una de las razones que aconsejaron la constitución de esta gran empresa, nutrida inicialmente con las aportaciones de flotas de varias entidades navieras españolas, fue precisamente la necesidad de sustituir con una perfecta y posible coordinación de los transportes marítimo y terrestre, el estado de rivalidad y de mal entendida competencia entre el buque y el ferrocarril. En verdad, y así es forzoso reconocerlo, que tampoco los navieros españoles podían pretender que se les tomara como ejemplo digno de ser imitado por los demás en materia de ordenación y de disciplina para establecer y mantener acuerdos razonables mediante los cuales se coordinaran debida e inteligentemente los servicios de transporte marítimo nacional.

La nueva naviera tiene por objeto aportar el máximo esfuerzo, la más intensa cooperación del naviero español, al problema más arduo de cuantos en la actualidad atraen las preocupaciones mayores de todos los pueblos civilizados, beligerantes y neutrales: el problema de los transportes.

En la primera reunión del Consejo de Administración de la nueva empresa, dos días después de su constitución, realizada en el despacho profesional de Anastasio, fue nombrado consejero, secretario general y asesor jurídico de Trasmediterránea, aunque en realidad su papel fue todavía mayor ya que compartía las tareas de dirección con el presidente, José Juan Dómine.

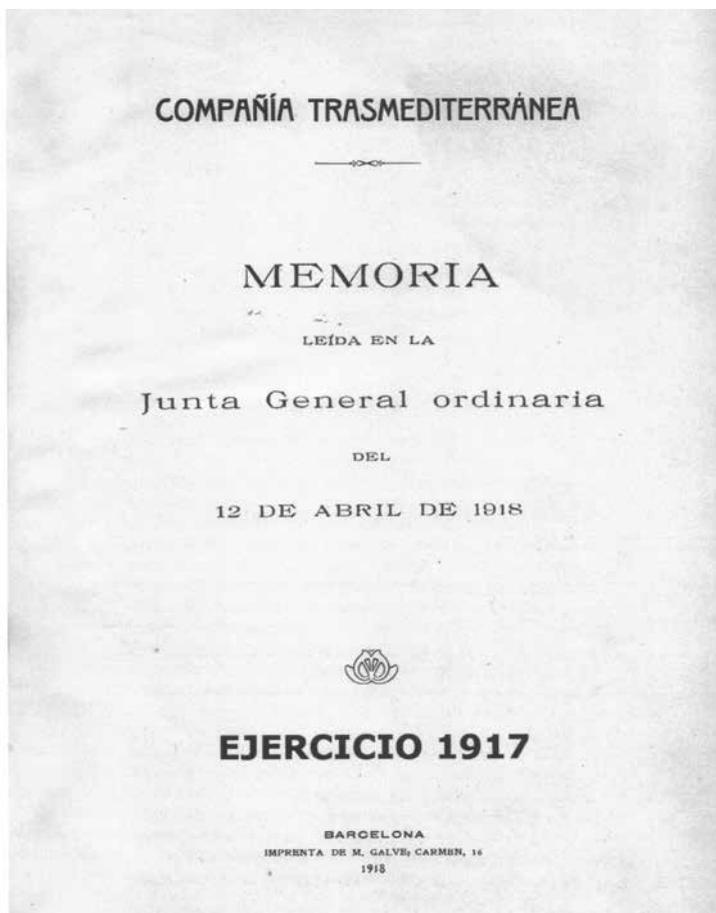
A tres meses de cumplir 84 años, en la conferencia sobre Dómine en el Ateneo Marítimo de Valencia, Anastasio expuso así el origen de Trasmediterránea: *Era yo apenas un adolescente cuando oí hablar, con respeto y admiración por cierto, del apellido Sister, Lázaro y de Puchol; apellidos ilustres que han quedado incorporados definitivamente a la historia marítima de Valencia. Casi con simultaneidad otros amigos de Dómine: La Roda Hermanos y Cola y Maycas, se afincaban también como navieros en un pequeño tráfico en los puertos de Valencia y Barcelona, con un viejísimo vapor que se llamaba "Cervantes" y al que se unieron el "Vicente Sanz", el "Vicente Ferrer" y el "Canalejas".* Olvidó citar otro buque emblemático, el VICENTE LA RODA.

Detengámonos un momento en Juan José Síster (1829-1885), el arrojado marino que al mando de un pequeño queche, EL FARAÓN, navegó al norte de Terranova; el emprendedor que implantó en la década de 1860 la primera flota de vapores en el puerto de Valencia y que se unió a Lázaro en negocios de vino y de importación del guano chileno para multiplicar la producción de arroz en la albufera; el naviero que ganó mucho dinero en la ruta del tasajo -vendía el azúcar cubano en Inglaterra- y que fundó en 1884, un año antes de morir, la Compañía Valenciana de Navegación. J.J. Síster fue un hombre competentísimo e infatigable, que llevó sus barcos dondequiera que su genio naviero le advertía la existencia de nuevos negocios, y *enseñó con honor la matrícula valenciana y la contraseña simbólica del Rat Penat en los puertos de los tres continentes*, escribió Ernesto Anastasio en el número 5 de *Marina*, abril de 1915. Muerto Síster, la Valenciana pasó por la dirección de Antonio Lázaro y Vicente Puchol, nombres que han perdurado en las amuras de diferentes buques de la Compañía Trasmediterránea. Lázaro afianzó la naviera lanzando una línea fija y regular entre Livorno, al norte de Italia, y Huelva, con escalas en los puertos intermedios.

José Juan Dómine, ligado al partido político dirigido por el abogado ferrolano José Canalejas, atisbó los enormes beneficios que podrían manar de las líneas subvencionadas establecidas por

la Ley Maura. Al mando de la Roda Hermanos, naviera de vapores que cubrían la línea de Valencia a Barcelona, consiguió fusionar su empresa a la Valenciana de Navegación y ganó el concurso para las líneas de la Península con los puertos del norte de África y Canarias. La empresa fusionada, Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, logró reunir una importante flota de 19 barcos y firmó con el Estado en 1910 un contrato a diez años. En ese concurso, el competidor fue *otro gran naviero*, Joaquín Tintoré, que fue vencido *por aquel médico eminente que invadía la esfera de los de los negocios marítimos con arrolladora energía*. Dómine vio con claridad que convenía unificar todas las líneas de cabotaje amparadas por contratos con el Estado. Para alcanzar ese objetivo se habían de cumplir dos condiciones: que expiraran los contratos vigentes y que existiera un entendimiento entre las diferentes empresas para que todos los servicios dependieran de una única gerencia. Le faltaban las comunicaciones entre la Península y Baleares, servida por la Isleña Marítima y la Marítima de Mahón; y los servicios Cádiz-Canarias y Málaga-Melilla en poder de la Sociedad Navegación e Industria. Había que reorganizar ese entramado de líneas y añadir los necesarios servicios entre Cádiz-Larache y Cádiz-Tánger-Algeciras. La única naviera con líneas primadas de cabotaje que no se unió a Trasmediterránea fue Ibarra, compañía con la que no tardó mucho tiempo en ponerse de acuerdo respecto a las tarifas de fletes, de forma que, “más que competencia, lo que hoy existe entre ellas es un acuerdo amistoso” (Robert, *La Vanguardia* 27-2-1927). De hecho, según Rodrigo Alharilla, en su libro sobre la casa Ramos, en las décadas de 1920 y 1930, Trasmediterránea tenía suscritos acuerdos comerciales para evitar la competencia con Ibarra, Trasatlántica, Pinillos, Ramos, Bosch y Alsina, etc.

La flota de la Marítima de Mahón se componía de los vapores MENORQUÍN, MONTE TORO, MAHÓN, ISLA DE MENORCA Y NUEVO MAHONES, cuya adquisición por Trasmediterránea no presentó ningún problema, según Anastasio. Más dura fue la compra de la Isleña Marítima, titular de diez vapores, algunos rápidos y muy marineros, por la entrada en escena de *un genio mallorquín, don Juan March y Ordinas, que adquirió la mayoría de las acciones de La Isleña y con quien hubo que negociar para la incorporación de su flota*. Juan March se adueñó de la sociedad en 1917, engañando a sus propietarios con el señuelo de que él, también mallor-



Portada de la primera memoria de la Compañía Trasmediterránea, correspondiente al ejercicio de 1917.

quín, preservaría la identidad de la naviera contra la voracidad de catalanes y valencianos; en palabras del escritor y periodista Bernardo Díaz Nosty, March se hizo con la Isleña a base de “alimentar los sentimientos localistas de los isleños contra *els forasters*”. March intercambió las acciones de la Isleña por acciones de Trasmediterránea en 1918. Con los años, Juan March fue agenciándose más acciones de la compañía, de la que llegó a ser, con diferencia, el socio mayoritario.

A la constitución de Trasmediterránea, explica Anastasio, nadie llevó dinero, salvo la tesorería corriente de Correos de África. *Los que la constituyeron llevaron sus barcos. La compañía de Correos de África llevó los suyos; los suyos llevó también la línea de Vapores Tintoré; Navegación e Industria llevó sus barcos y los talleres Nuevo Vulcano.*

Las memorias que el Consejo de Administración presentaba en las Juntas Generales de accionistas de Trasmediterránea, hasta la correspondiente al ejercicio de 1926, leída en la Junta celebrada en Madrid el 20 de mayo de 1927, fueron redactadas por Anastasio y firmadas junto al presidente José Juan Dómine. La primera de esas memorias, que se presentó en la Junta General de accionistas, ordinaria, celebrada el 12 de abril de 1918, expone que la compañía comenzó a actuar el primer día del año 1917 “valiéndose de los vapores aportados por las Compañías incorporadas, en número de quince correspondientes a Ferrer Peset, Hermanos; seis de la Línea de Vapores Tintoré; veintitrés de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África; y cinco de la Sociedad Navegación e Industria”. Esa primera asamblea de accionistas aprobó la compra del solar de la Vía Layetana de Barcelona donde se habría de levantar la futura sede de la Compañía. Una decisión acertada y un buen negocio.

En la siguiente Junta General ordinaria, también celebrada en Barcelona, el 12 de abril de 1919, el tándem Anastasio-Dómine manifiesta su ambición empresarial: “Y no queremos con ello poner límite a los justos anhelos de expansión que impulsan las orientaciones y proyectos de la Compañía, que no renuncia a mandar sus Vapores al Pacífico y al Índico, visitando los puertos de la América occidental, el continente asiático y las islas de Oceanía”. La memoria recoge el propósito de negociar un convenio de trabajo con una comisión elegida por las tripulaciones, algo muy avanzado en aquellos años; e informa a los accionistas de la deci-

sión del Consejo de Administración, en enero de 1918, de hacerse con las acciones de la Isleña Marítima y de la Marítima de Mahón.

En la Junta General ordinaria del 25 de mayo de 1920, Anastasio aborda las huelgas que sufrió la Compañía durante el año 1919, *inmerecidas*, pues la Compañía estaba dispuesta a llegar a acuerdos con el personal, y *perjudicial* para la empresa que ya había tomado *el acuerdo de fijar el diez por ciento sobre los dividendos repartidos a los accionistas de las setenta mil acciones, números uno al setenta mil, para todo el personal embarcado*. La huelga, tachada de incongruente y falta de ética por la Revista *Navegación*, de Julián Amich, fue seguida por el 30 por ciento de los oficiales y fue disminuyendo con el tiempo. Las asociaciones pidieron solidaridad y consiguieron que los puertos boicotearan a Trasmediterránea, que se defendió cambiando líneas y puertos a un coste enorme que llevó a la Compañía a un año de números rojos:

No habiendo respondido todo el personal a los requerimientos de los directores de la huelga y sosteniéndose los tráficos de la Compañía con la tercera parte de sus buques, número que lentamente fue aumentando a medida que se presentaba nuevo personal que se restituía a la Compañía, las asociaciones de marinos acudieron, para garantizar el éxito de sus pretensiones, a la solidaridad de las organizaciones obreras de los puertos, consiguiendo que fueran boicoteados los buques de la Compañía en casi todos los del litoral español, y este estado de cosas obligó a la Dirección a prescindir circunstancialmente de todos aquellos servicios que se desenvolvían con escalas en muchos puertos tomando y dejando mercancías en todos ellos, para actuar en cargamentos completos sobre un solo puerto, escogiendo aquellos en los cuales existía una normalidad de trabajo que permitiera, sin retraso ni riesgo personal de las tripulaciones adictas, hacer las operaciones.

Añade la memoria que la huelga general que se declaró en Barcelona entre el 25 de marzo y el 8 de abril de 1919, perjudicó de forma notable a los talleres Nuevo Vulcano.

La guerra 1914-1918 causó una gran inflación, que convirtió en ruinosos los contratos cerrados con el Estado. Afortunadamente, Dómine y Anastasio, supieron aprovechar el desconcierto de los años de guerra para comprar todos los barcos que se les ofrecían. *Concertamos un préstamo con el Banco de España y empezamos a hacer operaciones audaces, como la adquisición de la flota de la Compañía de Vapores Vinuesa, de Sevilla, que nos proporcionó cinco unidades; y la de Mac An-*

drens [Compañía Marítima de Barcelona], con otros cinco buques. Total 25.000 toneladas al precio de 14 millones. La flota de la compañía en 31 de diciembre de 1917, en que se cumplió el primer año de su aparición como tal en la navegación española, se componía de 54 buques navegando y tenía otros 9 en construcción, entre ellos cuatro buques gemelos de 5.000 toneladas de peso muerto. Al finalizar el año 1920, la flota de navegación era de 72 buques con 96.034 toneladas de arqueo y 111.963 toneladas de peso muerto.

Además del préstamo concedido por el Banco de España, con la garantía personal de todos los consejeros, en la Junta General extraordinaria que se celebró en el domicilio de la compañía en Madrid, Plaza de las Cortes, 6, el día 29 de diciembre de 1919, se acordó emitir veinte millones de pesetas en obligaciones “para atender a nuevas adquisiciones de material naval y aumentar la flota de la compañía”. Una gran flota cuyos nombres, destaca Anastasio, parecen una guía con las calles de la ciudad de Valencia: *Ausias March, Juan de Joanes, Llovera, Jorge Juan, Cirilo Amorós, Mariano Benlliure, Españolito, Sorni, Sorolla, Marques de Campo, Segarra (marino heroico), Romeu, Poeta Querol, Sagunto, Cullera, Villarreal, Cabañal, Grao, Játiva.*

Con esa flota, Trasmediterránea superó las penurias que llevaron a la ruina a Trasatlántica, pues pudo dedicar muchos de sus barcos al tráfico libre, con unos beneficios fabulosos. Entre los años 1915 y 1920, las subvenciones que se percibían por los servicios de soberanía, al dispararse los gastos de explotación -carbón, salarios, reparaciones, construcciones etc.- producían grandes pérdidas económicas. Esa situación *hubiera podido llevar a la compañía a un verdadero desastre a no ser porque el contrato terminaba en 1920 y porque los beneficios obtenidos con los buques recién adquiridos para servicios comerciales compensaban con mucho exceso las pérdidas que continuamente había obligación de soportar en los servicios oficiales.*

Aprendieron la lección. Los siguientes contratos con el Estado establecían la revisión anual o bianual de las primas y subvenciones. Lo explicó Ernesto Anastasio en la conferencia que pronunció el 22 de marzo de 1952 en la Academia Valenciana de Jurisprudencia y Legislación, *Algunos casos típicos de contratación mercantil afectados por la cláusula rebus sic stantibus.* Pletórico por las buenas noticias de los meses anteriores, medalla de oro de la ciudad de Valencia, gran homenaje por sus bodas de oro como capitán de la marina mercante y la medalla al mérito en el trabajo, que le entregarían un mes después, pero cuya concesión ya le había sido comunicada, Anasta-

sio se permitió el lujo de exhibir el lado irónico y distante de su personalidad: que si estaba impresionado por hablar *ante estos eminentes juristas valencianos*; que *si yo he aprendido muy pocas cosas en los libros, las he aprendido en mi propia experiencia personal y en el trabajo de las empresas que dirijo*; y cuando se refiere al Derecho marítimo, afirmar que es *eso que dicen por ahí que constituye mi especialidad*.

En esa conferencia, Ernesto Anastasio explica la necesidad de los contratos de soberanía para garantizar servicios de calidad que la libre empresa no daría en el tiempo y plazos requeridos. Dentro de la libertad de navegación y empresa *ha habido un sector que necesariamente ha debido estar intervenido. Y este sector es el de una navegación que no se puede realizar con lucros o con beneficios que vengan de un tráfico libre, porque es una navegación que responde al concepto de soberanía que tiene el Estado, y no se pueden dejar estos tráficos de soberanía al arbitrio de la iniciativa privada por una sencillísima razón: porque estos tráficos siempre se realizan con una pérdida prevista*. Examina el cambio de circunstancias en la vida de un contrato, eso es lo que asume la cláusula ‘*rebus sic stantibus*’, tanto en la industria marítima como en la construcción naval. Afirma que los contratos con el Estado, durante y tras la primera gran guerra arruinaron a Trasatlántica. Por esa experiencia, *cuando llegó el año 20 le dijimos al Estado que no continuábamos si no era con una cláusula de revisión*. Refiriéndose a la actualidad del tiempo en el que hablaba, 1952, en pleno “tiempo de silencio”, analiza el problema de los astilleros, su angustia por los materiales para construir y la dependencia de otros muchos industriales que con parecidas dificultades tardaban mucho más de lo previsto en servir los pedidos y a costes superiores a lo presupuestado. Esa situación propició las cláusulas de revisión de todos los contratos. Aunque *dicha cláusula no resuelve en verdad el problema, solo lo palía*, pues no elimina por completo el riesgo de las circunstancias sobrevenidas. Con frecuencia, la aplicación de la cláusula acaba en los tribunales, *lentos y caros, pleitos tengas y los ganes. He visto por mi propia experiencia que es posible hacer que desde el escrito de demanda hasta el de la contestación transcurran exactamente siete años*. A eso hay que añadir otros siete para la sentencia, de modo que en ese momento, 14 años después, ambas partes se hayan desentendido del pleito. Ante esos inconvenientes de la justicia ordinaria, Anastasio se muestra entusiasta de lo que él llama *amigables composiciones*, la única manera de acabar con la lentitud exasperante de la administra-

ción de justicia, aunque sea dejando de lado las reglas legales que obstaculicen la terminación del pleito. Admirador de los tribunales arbitrales ingleses, *que están llenos de prestigio*, propone resolver los conflictos en la navegación y en la construcción naval acudiendo a *amigables componedores*, trabajando en equipo *los hombres de negocios y los hombres de Derecho*, aunque, aclara, no es necesario ser abogado para formar parte de un tribunal arbitral.

A Anastasio le incumbió la tarea de preparar la documentación para el concurso convocado por real decreto de 25 de junio de 1920, agotados los diez años del contrato del Estado con Correos de África, y llevar adelante las negociaciones que finalmente desembocaron en el contrato entre Trasmediterránea y la Isleña Marítima con el Estado, elevado a escritura pública el 11 de abril de 1921, firmado por Antonio Marín Hervás, director general de Comercio e Industria; Ernesto Anastasio Pascual, por Trasmediterránea; y Vicente Ferrer Peset, en representación de la Isleña.

El contrato asignaba a los servicios de soberanía pactados veinticinco buques de Trasmediterránea: J.J. SISTER, A. LÁZARO, VICENTE PUCHOL, BARCELÓ, CABAÑAL, VILLARREAL, VICENTE LA RODA, CANALEJAS, MARQUÉS DE CAMPO, CAPITÁN SEGARRA, JORGE JUAN, TEODORO LLORENTE, J.B. LLOVERA, GENERAL FERNÁNDEZ SILVESTRE, GANDÍA, AUSIAS MARCH, ATLANTE, REINA VICTORIA, TINTORÉ, DELFÍN, TURIA, ISLA DE MENORCA, MONTE TORO, MAHÓN y CIUDADELA. Y de la Isleña Marítima los siete siguientes: REY JAIME I, REY JAIME II, MALLORCA, BELLVER, BALEAR, ISLEÑO Y CIUDAD DE PALMA

Hasta su cese como secretario general de Trasmediterránea, Ernesto Anastasio logró gestionar con éxito los escollos jurídicos, económicos y organizativos que aparecieron en esos primeros años de vida de la empresa, visibles en las numerosas Juntas Generales extraordinarias que se convocaron, con sucesivas variaciones de capital y enmiendas en los estatutos; la compra a Juan March de la Isleña Marítima, La Fertilizadora y de las concesiones de Porto Pí a cambio de acciones de la naviera; y las inversiones en Talleres Gómez, Astilleros de Valencia y Nuevo Vulcano, de Barcelona, para crear Unión Naval de Levante. Sin olvidar uno de los principales cometidos: las adquisiciones continuas de buques

para servir los tráficos que se consideraran más rentables y las comunicaciones marítimas de soberanía. Hay que anotar también en el haber de Ernesto Anastasio que la compañía levantara un hermoso edificio, como sede social, en Vía Layetana número 2, de Barcelona, inaugurado en 1924, a unos pasos de su bufete profesional; y por supuesto, el empeño en la Institución Benéfica, remedio doméstico al fracaso interminable del Montepío Marítimo Nacional Único reivindicado por los trabajadores de la marina mercante desde finales del siglo XIX. Ya en la memoria correspondiente al ejercicio de 1917, escribe Anastasio: *Es llegado el momento de estudiar y resolver la forma de asociar el personal a los beneficios de la Empresa para que pueda con el salario vivir, y con la parte que a cada cual corresponde de aquellos, constituirse un modesto fondo de aborro que le ponga a cubierto, en la medida de lo posible, de cualquier contingencia.*

En funciones de pensador y periodista, Ernesto Anastasio consideraba un caso de conciencia el deber de las memorias anuales de decir la verdad y *exponerla con absoluta sinceridad, con sencillez de palabra, aplicando las justas y adecuadas para que la expresión se acomode al concepto y éste se proyecte sobre los hechos con una naturalidad que respete sus exactas proporciones* (memoria de CT correspondiente al ejercicio de 1921, leída el 27 de mayo de 1922). Aplicando ese principio, escribe:

Partiendo del hecho cierto y comprobado, de que toda la vida de la producción en España se resentía de la insuficiencia de los transportes, de la falta de coordinación en los tráficos, que realizaban los Compañías de navegación y las de Ferrocarriles, de la conveniencia de que una inteligencia efectiva y cordial entre todas las empresas de transportes mejorara las condiciones de éstos, se llegaba a la conclusión de que la constitución de una gran Compañía a la cual aportarían sus naves y sus hombres más experimentados otras Compañías, que, de modo aislado y sin responder a ningún plan de conjunto desenvolvían libremente sus itinerarios, podía significar, no solamente una ventaja enorme para el desarrollo del comercio nacional, sino que, al propio tiempo, organizándose de suerte que no se destinara a cada servicio otro material que el indispensable y necesario, se podía aborrrar una cantidad considerable de tonelaje para dedicarlo a otros tráficos remuneradores que acrecieran con sus beneficios los que habrían de obtenerse con la explotación inarmónica de estos elementos manejados sin relación alguna entre sí por las Compañías aportantes.

La necesidad de coordinar los tráficos marítimos mediante acuerdos entre armadores y navieros, y la crítica a los Gobiernos por el despilfarro en ferrocarriles en detrimento del transporte más eficiente y económico, el marítimo, constituyen dos ideas recurrentes que Anastasio no se recató de manifestar en numerosas ocasiones, de palabra y por escrito. Unido a esas ideas, la crítica a las políticas que primaban a los puertos -y a la construcción naval- por encima de la marina mercante. Así, por ejemplo, el comentario que incluye en la memoria correspondiente al año 1922, leída el 21 de abril de 1923, sobre los gastos de puerto, que suman el 26,49% de los gastos totales de la compañía:

Arbitrios de Obras de Puerto, impuestos sobre el transporte de mercancías y de pasajeros, derechos y exacciones de Aduanas, tributos de Sanidad marítima como tales exigidos a nombre de medidas impuestas por las necesidades de la salud pública, remolques y practicaes, pólizas y recargos en determinados servicios para el sostenimiento de los Pósitos de pescadores forman el cuadro incompleto de las gabelas con que la Administración saluda al buque que realiza la temeridad de acercarse a nuestros puertos, preparando el asalto que ha de recibir después en los servicios de desestiba y estiba, descarga y carga, guardería y custodia de las mercancías sobre muelle, todo ello sistemáticamente organizado y minuciosamente previsto para que todos los pequeños y subalternos intereses que pululan alrededor del tráfico marítimo hallen debido acomodo y sosegada permanencia, siquiera sea en detrimento y a costa del interés del buque que, siendo anterior y superior a todos, no tiene otros contactos con la Administración que los de la hostilidad y el rigor en exigir sucesivas y mayores exacciones, y con las organizaciones para los servicios de puertos, los de la lucha para defenderse el buque de las tarificaciones absurdas, del sabotaje de las horas extra y de la general anarquía en los métodos de trabajo que para nada cuentan con la autoridad de los Capitanes, porque se imponen por la propia fuerza de los que lo realizan y por la tolerancia del comercio que los consiente.

En la memoria de 1926, leída en mayo 1927, la última redactada por Anastasio antes de pasar a dirigir la Campsa, éste se permite alardear de su gestión *que no necesita para su defensa y encomio más que presentar la evolución de nuestro Balance a través de los diez años transcurridos:*

	1 de enero de 1917	31 de diciembre de 1926
Número de buques	45	67
Tonelaje total	52.915	98.557
Tonelaje promedio	1.175	1.471
Buques < de 25 años	29,8%	39,4%

La salida de Anastasio de la Compañía Trasmediterránea, en 1927, fue un acto silencioso y silenciado, como si todo el mundo prefiriera correr un tupido velo sobre su trascendencia. Sabemos que la convocatoria de Junta General extraordinaria para el día 8 de agosto de 1927, fechada el 27 de julio ya no la firma como secretario general Ernesto Anastasio, sino el economista Salvador Canals, cuya redacción distaba mucho de la brillante transparencia de Ernesto Anastasio, nombrado director en Madrid, en aplicación de los cambios estatutarios aprobados por la Junta General extraordinaria celebrada el 7 de abril. Y el director en Madrid dimitió “a finales de septiembre”. En esas fechas, cierto es que Anastasio ejercía ya las funciones de director gerente de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Sociedad Anónima. Ni las obras de Gómez Santos, “Todo adelante” (1991), y “Trasmediterránea hacia el nuevo milenio” (1997); ni la tesis doctoral de Francisco Font; ni el reciente libro del Centenario, 2017, firmado por Juan Carlos Díaz Lorenzo, Laureano García Fuentes y Francisco Font, mencionan la salida de Anastasio. Tampoco es posible hallar referencia alguna en la prensa de la época, cosa particularmente extraña si tenemos en cuenta la experiencia de Ernesto Anastasio con los medios de comunicación. La única explicación lógica es que todos prefirieron silenciar el hecho. Anastasio permaneció, no obstante, como miembro del Consejo de Administración hasta el 12 de octubre de 1928, fecha en que se vio forzado a renunciar a cualquier vínculo formal con Trasmediterránea.

¿Por qué abandonó Ernesto Anastasio la Compañía Trasmediterránea? No debemos descartar que Dómine, aupado a la presidencia de Campsa, sugiriera a Anastasio no compatibilizar los dos cargos, director en Madrid de la naviera y director gerente en la petrolera. Pero no es probable, pues el mismo Dómine compatibilizó hasta mayo de 1930 la presidencia de las dos sociedades, dos gigantes empresariales de la época. Además, si tal fuera la razón,

el propio Anastasio hubiera dejado alguna pista. Es precisamente ese mutismo el que ha permitido conjeturar que su retirada de Trasmediterránea fue una imposición, una venganza, de Juan March Ordinas, principal accionista de la naviera, furioso por la negativa de Ernesto Anastasio a colaborar con su proyecto de compañía distribuidora de hidrocarburos, a su juicio una traición imperdonable. March estaba indignado con la postura de Dómine, pero más todavía con la de Anastasio. En ese caso, ¿qué hizo el presidente de Trasmediterránea, y factótum de los designios del Gobierno de Su Majestad, contrarios a los intereses del principal accionista de la naviera? Seguramente, la historia fue tan sencilla como que la recién nacida Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, un mastodonte empresarial desde antes de nacer, el 24 de octubre de 1927, necesitaba una dirección firme, constante y efectiva, de modo que la cólera de March contra Anastasio encajaba con las necesidades de Campsa.

Sea como fuere, la memoria de la Compañía Trasmediterránea correspondiente al ejercicio de 1927, que no firma Dómine, como era norma, sino el vicepresidente Vicente Puchol, reconoce que la ausencia de Anastasio y la pelea por Campsa había provocado una “crisis en el organismo ejecutivo”. La memoria de 1928, en contra de lo que había sido habitual en todas las anteriores, no publica los nombres de los miembros del Consejo de Administración y está de nuevo firmada por Puchol y el secretario Salvador Canals. La memoria leída y aprobada en la Junta General del 3 de mayo de 1930, correspondiente al ejercicio de 1929, también firmada por el vicepresidente, publica al menos la composición del Consejo, con Dómine en la presidencia.

III. 4. 1 La aventura de CAMPSA

Juan March Ordinas intuyó que uno de los grandes negocios del siglo XX, quizás el más sustancioso, residía en la distribución de hidrocarburos para quemar en toda clase de máquinas y automóviles. El petróleo, un factor industrial básico, con un futuro de oro, estaba controlado en España, a principios de los años 1920, por dos grandes petroleras, la Shell y la Stan-



Ernesto Anastasio a bordo de un buque de Trasmediterránea
(foto archivo de la familia)

dard Oil. March atisbó que había campo para un tercero. Según la memoria de Trasmediterránea de 1923, el día 28 de agosto se otorgó la escritura de constitución de una sociedad anónima denominada Petróleos Porto Pi, con domicilio social en Barcelona, “concurriendo a la escritura, de una parte, la Compañía Trasmediterránea, y de otra, el señor Lincoln G. Valentine, dando con ello cumplimiento al contrato que con fecha 15 de marzo del mismo año suscribió el mencionado Sr. Valentine con la Compañía Trasmediterránea, comprometiéndose a constituir una sociedad anónima española con un capital de 10.000.000 de pesetas”.

Petróleos Porto Pi (PPP) nombró presidente a Ernesto Anastasio y trasladó la gerencia a Madrid. A fin de garantizar el suministro y estabilizar los precios, se entablaron negociaciones con la mercantil francesa Bauer, Marchal y Compañía, poseedora de los derechos del petróleo soviético, que se concretaron en un convenio firmado el 24 de junio de 1924, entre dicha firma, Trasmediterránea y Petróleos Porto Pi, por el cual Bauer suscribió 8.000 acciones de PPP, quedando con otro número igual la Compañía Trasmediterránea. Con la misma fecha se acordó un contrato de suministros entre Petróleos Porto Pi y la empresa francesa, abriendo a PPP grandes posibilidades de expandirse por España y el Norte de África. La memoria de Trasmediterránea de 1924, escrita por Ernesto Anastasio, afirmaba que Petróleos Porto Pi *se propone ampliar la esfera de acción de su negocio, sujetándose para ello al desarrollo de un programa previa y minuciosamente estudiado, en virtud del cual se aumentará la capacidad de las instalaciones de Porto Pi en términos que puedan almacenarse 8.000 toneladas de gasolina, y se construirán instalaciones secundarias en los puertos del litoral español del Mediterráneo, que sirvan para los suministros en cada localidad y, al propio tiempo, de puntos de enlace con los grandes centros consumidores del interior, para lo cual se harán las oportunas adquisiciones de vagones-cubas. Este programa de ampliación se extenderá metódicamente a toda la zona litoral fácilmente abordable por vía marítima, desde Baleares, y para el suministro de aceites combustibles se situará la Sociedad en las rutas marítimas más frecuentadas, estableciéndose en las Islas Canarias y en Galicia, mediante conciertos con otras entidades interesadas que aseguren mínimos prudenciales de venta que garanticen un interés remunerador del capital invertido.*

El control del mercado internacional por el duopolio Shell-Standard Oil obligó a Porto Pi a consolidar la relación con la

Société des Produits du Naphte Russe. A tal fin, con intervención directa de la Banca Arnús, pues los rusos desconfiaban de la mercantil española, Anastasio logró el 11 de agosto de 1925 cerrar un contrato de suministro para España del petróleo ruso. Posteriormente, para aclarar las relaciones entre el banco, PPP y el sindicato de la nafta, Ernesto Anastasio firmó, el 2 de marzo de 1926, un acuerdo con la Banca Arnús por el cual ésta cedía todos los derechos y obligaciones que se derivaban del contrato con los rusos a Petróleos Porto Pi. Constituida la Campsa, Anastasio consiguió que los rusos aceptaran suministrarles combustibles directamente, pero a cambio le obligaron a firmar un pacto con una cláusula de exoneración en caso de verse atacada en los tribunales por incumplimiento de contrato.

En 1927, tras conseguir del Directorio que se asignara al petróleo ruso un arancel de importación como el que se aplicaba a los procedentes de otros países con los que España mantenía relaciones diplomáticas (decreto de 20 de febrero de 1926), PPP había mordido al mercado español una parte significativa de la distribución de gasolinas y aceites minerales, hasta un 27% según las informaciones del semanario *El Financiero*, de modo que el duopolio les propuso, o aceptó, pues no está claro de quien partió la iniciativa, un encuentro en París para organizar la competencia y coordinar los negocios, una práctica hoy prohibida, pero entonces usual entre competidores. La mayoría de las fuentes consultadas, prensa de aquellos días y artículos y libros posteriores, afirman que esa reunión nunca se celebró porque en medio, el 30 de junio de 1927, la Gaceta publicaba el real decreto-ley 1142, fechado el 21 de junio, que “establece el Monopolio del Estado sobre la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados”. José Calvo Sotelo, ministro de Hacienda, desde diciembre de 1925, del Gobierno que presidía el general Primo de Rivera, había nacionalizado la gestión del petróleo que España no tenía. Bernardo Díaz Nosty atribuye, sin embargo, el fracaso del encuentro a la enemistad entre Manuel Salas, delegado de la Shell en Mallorca, y Juan March, quien puso como condición para celebrar el encuentro que la petrolera despidiera previamente a Salas. La negativa de la Shell a prescindir de su empleado habría motivado que el encuentro no se celebrara.

Impuesto el monopolio de petróleos y derrotado en el concurso para adjudicar su gestión, March y la Shell volvieron a aliarse para obstaculizar el funcionamiento de Campsa y se opusieron de forma tajante a las expropiaciones previstas en el decreto ley de junio de 1927. La resistencia de Petróleos Porto Pi a aceptar las sucesivas ofertas que le hicieron los Gobiernos españoles obedecería, según Díaz Nosty, a esa estrategia.

El decreto-ley, que todos fechan el 28 de junio, aunque en la Gaceta figura el día 21, preveía que el monopolio había de ser administrado “por la Compañía que, reuniendo los requisitos exigidos en esta disposición, resulte adjudicataria del servicio en virtud del concurso público que al efecto ha de celebrarse”. Cumpliendo la previsión legal, por orden de 29 de junio se convocó el concurso para elegir la compañía arrendataria del monopolio, a cuyos aspirantes se les concedían dos meses, julio y agosto, para preparar las ofertas.

Cuando el 1 de septiembre, en la Dirección General del Timbre, los miembros de la junta formada por los directores generales del Timbre, Contencioso del Estado, Aduanas y Rentas públicas, y representantes del Tribunal Supremo, de la Hacienda pública, del Consejo Nacional de Combustibles y de los Ministerios de la Guerra, Marina y Fomento, actuando como secretario un jefe de administración del Ministerio de Hacienda, abrieron las plicas, encontraron 6 candidaturas. Para lo que aquí interesa, la primera propuesta, denominada de *Bancos Nacionales* venía suscrita por 41 entidades bancarias, entre las cuales los bancos Urquijo, Vizcaya, Bilbao, Español de Crédito, Herrero, Banco de Cataluña, Hispano Americano, Marsans e Hispano Colonial; y la quinta, por el orden en que aparecieron en la prensa de la época, encabezada por la Sociedad Petrolífera Española, incluía a la Sociedad de Compras y Fletamentos y a la Compañía Transmediterránea, con su filial Petróleos Porto Pi. Detrás de esta propuesta estaba Juan March del brazo de la Standard Oil y de la Shell, corporación ésta fundadora en 1920 de la Sociedad Petrolífera Española.

Como era su costumbre, March procuraba jugar con varias cartas a la vez para asegurarse el éxito en cualquier circunstancia. Primero se alió con los grandes *trust* para oponerse al monopolio ofreciéndose a ser su hombre en España; y más tarde urdió una oferta que consideraba ganadora pues nadie más podía garantizar

el suministro de hidrocarburos, controlado por el duopolio y por Petr6leos Porto Pi. No era el 6nico, sin embargo, en jugar m6s con dos barajas. El Banco Urquijo, por ejemplo, ten6a fuertes inversiones en la empresa petrol6fera auspiciada por la Shell y era a la vez un peso pesado en la candidatura bancaria. Aunque el caso m6s evidente de doble juego lo protagoniz6 la Compa6a Trasmediterr6nea. De creer a la memoria del a6o 1927, la naviera “ni financiera, ni t6cnica, ni pol6ticamente” pod6a ir a aquel negocio. Sin embargo, “por actividades industriales”, la naviera consideraba que deb6a situarse en el asunto “de suerte que si la intervenci6n del Gobierno en ese negocio desist6a de la forma de un monopolio directo, nos encontrara unidos con los dem6s elementos que en Espa6a lo conduc6an, y que si, por el contrario, los designios del Decreto-Ley se cumpl6an al pie de la letra no result6ramos en posici6n equ6voca respecto del acatamiento que siempre hemos guardado al Gobierno de Su Majestad”. O sea, una vela al negocio de March, declarando su oposici6n a la intervenci6n del Estado; y otra al Gobierno, con Jos6 Juan D6mine uniendo a los bancos en una oferta al gusto del rey. Y todav6a m6s, comprometiendo a la empresa en una oferta y a su presidente en la contraria.

Esta situaci6n se ahondar6 en los pr6ximos a6os. La memoria de Trasmediterr6nea, presidida por Jos6 Juan D6mine, correspondiente al ejercicio de 1929, redactada sin duda por Canals con el visto bueno de March, arremete duramente contra la Campsa, tambi6n presidida por D6mine y, sin mencionarle, acusa de deslealtad a Anastasio:

Fuimos la primera entidad petrol6fera de cuyos bienes se apoder6 el Monopolio; somos, entre las de gran importancia, la 6nica a quien todav6a no se ha indemnizado.

El Real decreto de creaci6n del Monopolio ordenaba a 6ste que la valoraci6n de las expropiaciones quedase hecha dentro del plazo de tres meses, a partir de la adjudicaci6n definitiva del concurso. Han transcurrido diez veces tres meses y no est6 hecha la valoraci6n de lo que se nos debe, ni pagada, por consiguiente, la indemnizaci6n a que tenemos indiscutible derecho.

Sin aludir por ahora a anteriores prestaciones de nuestra filial Petr6leos Porto Pi a la creaci6n del Monopolio, puesto que se dieron contra nuestra voluntad y contra nuestro expreso manda-

to, en Noviembre de 1927 se incautó el representante del Estado cerca de aquél de esa nuestra filial, tomando posesión de sus instalaciones todas, incluso de las de Compañía Trasmediterránea en Porto Pi y que aquélla tenía en arriendo, y recogiendo toda nuestra contabilidad, toda nuestra administración, nuestra caja y nuestros valores. Cuando el Monopolio comenzó a actuar en 1º de Enero de 1928 estaban en su poder todas nuestras inversiones y todos nuestros beneficios en esa industria, y no se habla con persona alguna relacionada con aquél y con su gestión que no declare que sin Petróleos Porto Pi el Monopolio no hubiera podido echar a andar. A pesar de esta consideración, añadida al mandato expreso del Real decreto; a pesar de tratarse de un incautante que tiene que rendir cuentas al incautado; a pesar de que una crisis bien notoria en la gerencia de Campsa fué la demostración de un cabal conocimiento de las personas que en todo ello habían intervenido, ni hemos cobrado, ni se nos ha comunicado siquiera oficialmente una estimación del valor industrial del haber nuestro de que fuimos, en tales circunstancias y con tales provechos, desposeídos. No hemos dejado de la mano ni un solo día el asunto; pero de demora en demora, hoy con una razón, mañana con un pretexto, así estamos a la fecha en que se redacta esta Memoria [fecha el 28 de marzo de 1930].

Petróleos Porto Pi fue incautada de forma fulminante el 18 de noviembre de 1927. La expropiación comprendió todos los bienes, instalaciones, tesorería, administración, maquinaria, derechos y concesiones.

La memoria de Trasmediterránea no se quedó en la crítica a Campsa que hemos visto. En el siguiente punto, “Nuestras relaciones con el Poder público”, la naviera denuncia la campaña que el Gobierno había supuestamente emprendido contra ella, acusándola de haber obtenido un trato de favor de la dictadura de Primo de Rivera y muchas ventajas inmerecidas. Se defiende la compañía afirmando que el Directorio había sido particularmente severo con Trasmediterránea, al contrario que con Trasatlántica, a la que el dictador prorrogó por 25 años el contrato de líneas subvencionadas, sin concurso ni más trámite. Por supuesto, la memoria alude a los agravios inferidos a Trasmediterránea por el Monopolio de Petróleos. “No lo olvidéis cuando oigáis que se nos acusa de cortesanos y favoritos de la Dictadura”.

El posicionamiento de Trasmediterránea, tan alejado de su tradicional prudencia, hay que achacarlo a la frustración de Juan March, cuya ira se cebó particularmente en Ernesto Anastasio, el hombre que le había hurtado el gran negocio, como reconoce la memoria de Trasmediterránea al afirmar que el Monopolio no hubiera podido echar a andar sin el concurso de Petróleos Porto Pi, empresa controlada por Anastasio, quien fue obligado como consejero de Trasmediterránea a “dimitir de forma irrevocable” el 12 de octubre de 1928. Probablemente, March no pudo descabalgarse a José Juan Dómine, o vislumbró que la vejez que aquejaba al doctor no tardaría en acabar con él.

El concurso se decantó por la proposición de los bancos, *la nacional*, RD de 17 de octubre publicado en la Gaceta del 21. Y una semana después se constituía en Madrid la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, Sociedad Anónima, con un capital de 195 millones de pesetas y un rimbombante Consejo de Administración -Garnica, Fierro, Urquijo, Cortina y etcétera- con Dómine de presidente y Anastasio de director general. Campsa firmó con el Estado, el 31 de diciembre de 1927, el correspondiente contrato, que fue aprobado y oficializado mediante RD el 10 de enero de 1928.

Afirmó Anastasio en la conferencia sobre José Juan Dómine que éste tuvo *una intervención importantísima* en la creación de Campsa, ya que sólo una persona de su prestigio podía poner de acuerdo a tantos bancos *contra todas las fuerzas extranjeras que creyeron fácil desbaratar aquella iniciativa*. El doctor fue *aceptado como indiscutible e indiscutido presidente*. ¿Cómo era posible que el presidente de una de las compañías que optaban a gestionar el monopolio trabajara para componer otra oferta, la que a la postre ganó, y fuera elegido presidente de esa empresa? ¿Desde qué momento trabajaba Dómine con los bancos en contra de los teóricos intereses de Trasmediterránea y, sobre todo, de Juan March? ¿En qué momento se sumó Anastasio?

Reconoce la memoria de la Compañía Trasmediterránea que el año 1927 “ha sido para nuestra Compañía de gran intensidad en el orden social”. Tres veces fueron convocados los socios para decidir cuestiones que el Consejo de Administración entendía que no podía resolver solo. La primera, el 31 de marzo, convocatoria que hubo que repetir por falta de quórum el 7 de abril, para reformar los estatutos; el segundo el 20 de mayo, la Junta General ordi-

naria, también con convocatoria firmada por Ernesto Anastasio, a fin de aplicar en lo posible la reforma estatutaria; y el 30 de agosto “para trazarnos normas con que resolver una cuestión trascendental que se atravesaba en nuestro camino”, convocatoria firmada, con fecha 28 de julio, por Salvador Canals, nuevo secretario general de la Compañía Trasmediterránea. La cuestión trascendental era el monopolio de petróleos.

En la junta general de mayo se decidió que a partir de 1 de junio la Trasmediterránea dispondría de dos directores, uno en Madrid y otro en Barcelona. Anastasio dejó la secretaría y fue nombrado director en Madrid. El cargo le duró algo menos de cuatro meses, pues dimitió -oficialmente- a finales de septiembre, cuando había que organizar la empresa arrendataria del monopolio de petróleos.

Ernesto Anastasio fue el artífice del éxito de Petróleos Porto Pi, el arquitecto del acuerdo con los rusos a través de la francesa Bauer-Marchal, pues España no tenía relaciones diplomáticas con la Rusia soviética, y ejercía también de secretario general y director de la Trasmediterránea. Era el hombre que manejaba todas las claves. “Personalidad bien destacada en todos estos asuntos petroleros, antes y después del Monopolio, cuyas dotes y aprovechados méritos bien puede decirse que han formado escuela en la materia (...) Si él quisiera hablar, prescindiendo siquiera una vez de su extremada reserva, todo sería lisura y pan comido en los esclarecimientos completos de los negocios petroleros”, escribió el director del semanario *El Financiero*, Ceballos Teresí, en el número de 11 de abril de 1930. Todo parece indicar que simplemente Anastasio decidió dar la espalda (o traicionar, si se quiere), a Juan March, cuya baza estaba depositada en la oferta número 5, que alardeaba sin rubor de contar con el apoyo de dos de las sociedades con mayor potencia y solvencia del mundo, es decir la Royal Dutch Shell, nacida en 1907 por la fusión de la Royal Dutch holandesa, que tenía una pequeña producción en las Indias Holandesas, y de la Shell Transport británica dedicada a la comercialización de perlas y conchas; y la Standard Oil of New York, una de las “Standard Oil” nacidas después de que en 1911 los tribunales de Nueva York obligaran a disolver la Standard Oil Company and Trust. La Shell, participada por la familia real británica, controlaba un 10 por ciento del mercado mundial; la Standard, del imperio Rockefeller, alcanzó en 1926 un valor en bolsa de 4.608,9 millones de dólares y

una cuota del 27,76 % del comercio mundial de hidrocarburos. Dos hombres importantes de PPP: el director Luis Rivas, cuñado de Anastasio; y el checo Skour, cajero-liquidador de confianza de los rusos, acompañaron al nuevo director general de Campsa. Así lo explicó *El Financiero* de 9 de mayo de 1930, séptima entrega de una serie de artículos firmados por el director bajo el título “Los negocios petroleros y el interés nacional”. La cita es larga, pero no tiene desperdicio. Eso sí, tiene un inconveniente: no da las fechas de las reuniones que menciona, si bien ninguna dificultad hay en fechar la junta general “con asistencia de 85.000 acciones”: el 30 de agosto de 1927.

En torno de una mesa se reúne la Junta de Gobierno de la Transmediterránea, con asistencia de su director y presidente, a la vez, de Porto-Pi, y por unanimidad, sin la menor objeción, ni voz disorde, se acuerda oponerse al monopolio.

Pocos días después se reúne el Consejo en pleno de la Transmediterránea, con asistencia también de su director y presidente, a la vez, de Porto-Pi, y asimismo, sin la menor voz discrepante, se confirma por unanimidad el acuerdo de la Junta de Gobierno de oponerse al monopolio.

Pocos días más tarde, la Junta general de la Compañía Transmediterránea, con asistencia de 85.000 acciones y también de su director y presidente de Porto-Pi, *némine discrepanti*, ratifica los dos acuerdos anteriores, y así consta, con otras muy explícitas manifestaciones, en las repetidas, actas de dichas y otras sesiones.

.....

Al día siguiente, como por fantástico golpe de telón, el director de la Transmediterránea y presidente de Porto-Pi pasaba a ser director del monopolio, con otras varias personas que también le siguieron con armas y bagajes de uno a otro contrapuesto campo, y allá se fueron también las experiencias, la cartera de papeles, los secretos, las cuentas corrientes, las disponibilidades todas y todo cuanto era y poseía Porto-Pi, hasta el contrato ruso, después *reprisado*, con arreglo en la letra y en la música.

Y en torno de la misma mesa, en la CAMPSA, juntamente con el ex director de la Transmediterránea y ex presidente de Porto-Pi, asintiendo a eso y convalidando eso, se sentaba la representación de la Banca española, que también tiene secretos, carteras de papeles, cajas de caudales, cuentas corrientes...

La reunión de la Junta General extraordinaria a que se refiere esta información fue la que convocó el secretario general que sustituyó a Anastasio, Salvador Canals, el 27 de julio para celebrar en Madrid el 8 de agosto, pero que finalmente tuvo lugar el 30. Es probable que Dómine y Anastasio tuvieran conocimiento del propósito de Calvo Sotelo meses antes de la publicación del decreto-ley, pues consta que se reunieron con el ministro de Marina, Honorio Cornejo, el martes 26 de abril y resulta lógico pensar que una iniciativa tan importante como la nacionalización total del comercio de hidrocarburos, que llevaba meses fraguándose, fuera conocida por los miembros del Consejo de Ministros. La pregunta es obvia: ¿engañaron Dómine y Anastasio a Juan March? ¿Le traicionaron? Las crónicas de Ceballos Teresí, bien documentadas, apuntan claramente a una respuesta afirmativa, aunque resulta arriesgado hablar de engaño entre tiburones y de traición con Juan March por el medio. ¿Quién engañó o traicionó a quién? La partida de naipes en que se convirtió la creación del monopolio de petróleos la jugaron muchos actores, algunos de mayor estatura política y económica que Dómine, Anastasio y March, y como suele suceder, ganó la banca.

Si la intención del ministro Calvo Sotelo al establecer el monopolio del petróleo era garantizar la independencia nacional y deparar grandes beneficios al erario público (“La implantación del monopolio de petróleos está llamado a rendir enormes provechos y beneficios”, afirmó el dictador Primo de Rivera el 3 de diciembre de 1927, a la salida del Consejo de Ministros), el propósito declarado de Ernesto Anastasio al apoyar la decisión del ministro era afirmar su patriotismo y confirmar su fidelidad a José Juan Dómine, claramente decantado éste hacia los intereses del abogado gallego Calvo Sotelo, ministro de la Corona. Lo desveló en la larga conferencia que pronunció en la sede de Oficema en mayo de 1961: *Fui llamado a Londres por el hombre que era entonces el magnate de los asuntos petrolíferos, el gerente de la Royal Dutch, Mr. Deterding,*

quien llegó a hablarme en términos casi amenazadores. Como es lógico, el hombre de la Shell consideraba la decisión del Gobierno español una afrenta, un delito contra la libertad, algo que ellos combatirían con todas sus fuerzas. *Bueno, pues que no lo hagan* -le respondió Anastasio- *¿a mí que me cuenta usted? Ahora que si se hace, yo serviré al Monopolio de Petróleos, porque es una obra de mi Gobierno, y además me permito decirle a usted que no podrá impedir que se haga.* Podía haber añadido que Deterding, según la información facilitada por la familia, perfectamente verosímil, le puso delante un contrato y le ofreció que pusiera las condiciones y la cantidad que quería ganar si se pasaba a su bando.

Durante los meses que mediaron entre el decreto que imponía el monopolio y la adjudicación de su gestión al consorcio bancario, hubo numerosas voces en contra de la decisión de Calvo Sotelo. Según Díaz Nosty, entre junio y septiembre de 1927 se produjo “la mayor campaña de prensa conocida bajo el régimen de Primo de Rivera”. El *Heraldo de Madrid*, las revistas económicas, el diario *Informaciones*, entre otros muchos, cuestionaban las ventajas previstas del monopolio. Las Cámaras de Comercio exigieron respeto a la libertad de la industria y el comercio; Fomento del Trabajo criticó el monopolio por encarecer fatalmente los precios, sin defendernos de los *trusts*, y pedía una comisión para estudiar el tema a fondo y ver si el monopolio “ha de traer algún beneficio al país”; Víctor Pradera en *ABC* y los diarios más importantes acogieron en sus páginas editoriales y opiniones contra la intervención del Estado en la economía; y claro está, la Embajada de los Estados Unidos exigió en nota diplomática que el Gobierno desistiera de sus propósitos intervencionistas.

Se tropezó con muchísimas dificultades, afirmó Anastasio en la conferencia de 1961. *El problema que hubo que vencer para que el monopolio no fracasara tuvo proporciones casi fabulosas. Todos los trusts americanos, todos los intereses petrolíferos de América y del Oriente Medio se pusieron en contra.* Seguramente, Anastasio tenía en mente el bloqueo de los mercados occidentales y de Oriente Medio y la misteriosa desaparición de tres buques cargados de petróleo ruso, comprado por Campsa a Petróleos Porto Pi, que procedentes del Mar Negro habían de llegar a España antes del 1 de enero de 1928, fecha de inicio de las operaciones del monopolio. Se encendieron todas las alarmas ya que las existencias de carburantes y demás productos

petrolíferos en las instalaciones de las antiguas compañías estaban prácticamente agotadas y no se contaba con otras importaciones. Los buscaron durante días, por todos los medios, incluidos barcos de guerra rastreando el mar de Alborán y el Mediterráneo, sin éxito. Hasta que una notificación jurisdiccional reveló que los petroleros, el WIELDRETCH, el MIJDRETCH y el PENDRETCH, se hallaban retenidos en Argel y habían sido embargados por una denuncia relacionada con los supuestos derechos de la Banca Arnús sobre el petróleo soviético, que el Reino de España habría violado. Por supuesto, Juan March no podía ser ajeno a esa denuncia.

Una semana después, decretado el monopolio y la incautación de los establecimientos dedicados a la destilación y refinación de petróleos y sus derivados, lo cierto es que Anastasio se embarcó, con armas y bagajes en la compañía arrendataria urdida por Dómine con los banqueros, a uno de los cuales, Pablo Garnica Echevarría, del Banesto, ya conocía por pertenecer ambos al Consejo de Administración del Banco de Crédito Local y compartir la profesión de letrados. El negocio previsto por el duopolio internacional del petróleo y el empresario mallorquín quedó huérfano de la pieza que necesitaba. Se puede afirmar, con poco margen de error, que la decisión de Ernesto Anastasio echó por tierra las aspiraciones de Juan March de convertirse en el Rockefeller español y al mismo tiempo le cerró la posibilidad de entrar en el gotha de los ricos de verdad. “Tu padre podría ser hoy, si hubiera querido, uno de los hombres más ricos de España”, le dijo March al hijo mayor de Anastasio a principios de los años cincuenta.

El resultado del enfrentamiento con March lo pagó Petróleos Porto Pi, que fue incautada en su totalidad sin indemnización alguna, contraviniendo lo prescrito en el decreto-ley de junio de 1927, y que mantuvo pleitos diversos con el Gobierno español de la Monarquía, de la II República y de la dictadura franquista hasta que en 1964 se dictó una sentencia del Tribunal Supremo que selló el conflicto. Indalecio Prieto, ministro de Hacienda del primer Gobierno republicano encabezado por Manuel Azaña, firmó un decreto el 9 de diciembre de 1931, norma que menciona no tanto por el valor de sus propuestas para arreglar el desaguisado de Petróleos Porto Pi, objetivo fallido, como por la crítica feroz hacia Calvo Sotelo y la monarquía que aparece en el preámbulo, acusados ambos de implantar el monopolio con ilegítimos acuerdos

dictatoriales y de adjudicar el servicio de forma oscura, sin la garantía de una subasta.

Anastasio dirigió la Campsa hasta el 31 de octubre de 1928 y peleó arduamente por conseguir que España no se quedara sin suministro de petróleo a causa del boicot impuesto por la Standard Oil y la Shell. Utilizó sus contactos con el sindicato soviético de la nafta y sus conocimientos del transporte marítimo para burlar el bloqueo internacional y dotar al Monopolio de una incipiente y eficaz flota propia. A tal fin, adquirió todos los buques cisterna que navegaban bajo pabellón español, excepto el GOBEO y el TIFLIS; y encargó la construcción en astilleros españoles de ocho grandes buques con la mejor tecnología y las mayores comodidades, mediante el contrato de las patentes de la empresa Joseph W. Isherwood & Co. Ltd. de Londres, mundialmente reconocidas y aceptadas en la época como las mejores para buques-tanque. A esos buques de nueva construcción decidieron bautizarlos -probablemente el autor de la idea fue Ernesto Anastasio- con nombres que empezaran por las iniciales de Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, CAMP (CAMPOAMOR, CAMPEADOR, CAMPOMANES, CAMPAS, CAMPUZANO, CAMPERO, CAMPECHE Y CAMPILO). Hasta su disolución, por exigencia de la Comunidad Económica Europea, los buques de Campsa mantuvieron a rajatabla esa decisión bautismal, con una única excepción: los sucesivos buques que se llamaron CALVO SOTELO, en honor del ministro y protomártir del alzamiento militar contra el Gobierno de la República, que impulsó la creación de la compañía.

De no haber resuelto el problema del aprovisionamiento, el monopolio español de petróleos *habría fracasado rotundamente*. Bien es verdad que, además, Ernesto Anastasio tuvo suerte. La Shell y la Standard Oil se enzarzaron en un serio enfrentamiento en 1928 a causa de la lucha encarnizada por dominar el mercado, en concreto por quien se quedaba con el petróleo de la Rusia soviética. España no dejaba de ser una presa menor en el tablero mundial. Ello permitió, en julio de 1928, negociar sendos contratos de suministro de combustibles líquidos con dos compañías norteamericanas, la Panamerican Petroleum y la Atlantic Refining. Además, según el libro editado por la empresa *1928-1958 Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos*, se cerraron algunos contratos con

Petroleum Export Association, Cities Service Export Oil, Balop, Texas Company, Petróleos Júpiter, y tres compañías rumanas: Concordia, Steana Romana y Phoenix O. Products.

En una entrevista al director general de Campsa, publicada en la página 2 del diario *La Nación*, de fecha 28 de enero de 1928, sobre la demanda puesta en París por la Banca Arnús contra el Monopolio, el redactor describe así a Ernesto Anastasio: “Hombre de elevada estatura, de porte distinguido, que a través de lo atentamente serio de su expresión revela bien pronto las privilegiadas cualidades que han cimentado sus prestigios y que le han llevado al preeminente cargo que desempeña al frente de la organización industrial y comercial más potente y más extensa que ha habido en nuestro país”.

La dimisión de Ernesto Anastasio lleva fecha de 31 de octubre de 1928. Dómine aguantó en Campsa hasta marzo de 1930. Las razones de la dimisión del primer director general de Campsa nunca han sido explicadas. Dos son los motivos con los que se ha especulado, ambos basados en indicios y datos sólidos, aunque están lejos de responder a todos los interrogantes. El primero se refiere a la incompatibilidad de los cargos que ocupaba Anastasio: director general de Unión Naval de Levante, consejero del Banco de Crédito Local, secretario de Torras... pero, sobre todo, ex presidente de Petróleos Porto Pi. El segundo, relacionado íntimamente con el primero, alude a una guerra cada día menos soterrada entre Ernesto Anastasio y Andrés Amado, director general del Timbre y delegado del Gobierno en Campsa. Amado desconfiaba de Anastasio por sus relaciones con Trasmediterránea y, en la medida de lo posible, boicoteaba las decisiones del director general de la compañía. La situación derivó hacia una lucha de poder que Anastasio comprendió que era inútil proseguir, de modo que decidió abandonar. Probablemente, el ministro de Marina, con quien Ernesto Anastasio se reunió el 28 de febrero de 1928, le informara de que su colega de Hacienda, Calvo Sotelo, no quería en ningún caso prescindir de su fiel colaborador, director general del Timbre. Un año después, ya con otro ministro, también Amado tuvo que abandonar la Campsa. Algunos medios de comunicación, la *Revista de Economía y Hacienda*, y *El Financiero*, por ejemplo, estuvieron especulando con el hipotético destino de unas comisiones de 210 millones de pesetas, una gran fortuna, obtenidos por el descuento que los soviéti-

cos aplicaban a sus ventas de petróleo. Nadie relacionó a Anastasio ni a Dómine, ni tampoco a Amado, con esas supuestas comisiones, pues era literalmente imposible que pudieran quedárselas.

Ernesto Anastasio, según el testimonio de su familia, dimitió de Campsa harto de las zancadillas y de la arrogancia del delegado del Gobierno, que solía repetir, viniera o no a cuento, que él había sido número uno de su promoción de abogados del Estado. Antes de abandonar, Anastasio le habría dicho en público a Andrés Amado que si había sido número uno fue porque él, Ernesto Anastasio, no se había presentado. Que lo supiera.

III.4.2 Bajo la presidencia de Ernesto Anastasio. Los años republicanos

Probablemente, Trasmediterránea se resintió de la ausencia de Ernesto Anastasio. Fácil es inferir, por consiguiente, que cuando Ernesto Anastasio dimitió de su puesto en Campsa, el 31 de octubre de 1928, Dómine lo recuperara al menos para preparar la estrategia y la documentación del nuevo contrato a firmar con el Estado. El RD de 4 de diciembre de 1930, que convoca el nuevo concurso y el pliego de condiciones, parece influido, si no directamente redactado, por Anastasio. De entrada, porque el Gobierno acepta en el preámbulo el diseño que Dómine y Anastasio perseguían desde la constitución de Trasmediterránea: unificación de todas las líneas de soberanía, incluido el tráfico interinsular canario y balear, y los servicios con las colonias del Golfo de Guinea; negociación equitativa con los ferrocarriles a fin de evitar una competencia indeseable; y por supuesto revisión bianual de las subvenciones pactadas, 20.091.846 pesetas anuales. Además, buena parte del clausulado contiene términos y expresiones que, sin ser de uso exclusivo de Ernesto Anastasio, unidas en un mismo texto permiten concluir que fueron redactadas o inspiradas por él. El contrato se adjudicó a Trasmediterránea con fecha 30 de enero de 1931, otorgándose la escritura el día 8 de abril.

La dimisión de Anastasio de la dirección de Campsa, tras al menos trece meses duros y complicados, no tuvo efecto negativo alguno sobre su carrera, como lo demuestra el hecho de que ya dimitido,

representó a los navieros en el homenaje al almirante Honorio Cornejo cuando cesó como ministro de Marina, a quien entregaron un álbum con todas las firmas de navieros y representantes de las industrias marítimas: “La Junta Consultiva de navegación, en pleno, como la más genuina representación de la marina mercante española, al Excmo. e Ilustrísimo señor vicealmirante de la Armada don Honorio Cornejo y Carvajal, ministro de Marina”. El acto tuvo lugar el 26 de octubre de 1928, con parlamentos del almirante Núñez, presidente de la Junta Consultiva, que afirmó que el excelentísimo señor Ernesto Anastasio era “la reconocida mentalidad de la Junta”; del almirante Andújar, secretario general de la Liga Marítima; y de Ernesto Anastasio. El homenajeado, por cierto, según el diario *El Sol* del 27 de octubre, confesó que al no tener bienes de fortuna, dejaría a sus hijos el álbum “para que puedan saber siempre que su padre fue un hombre honrado”.

Si la salida de Trasmediterránea fue una cuestión no exenta de sombras, las causas de su dimisión de Campsa, una al menos, ofrecen pocas dudas. Ernesto Anastasio se vio enfrentado con el delegado del Estado en la empresa, que ya desde los primeros meses de 1928 torpedeaba sistemáticamente sus iniciativas.

Hasta su reincorporación en la Compañía Trasmediterránea, como presidente, en octubre de 1932, es posible que Anastasio se tomara un respiro en su infatigable ritmo de trabajo. Ciertamente es que seguía siendo consejero y/o secretario de varias sociedades muy importantes, y que tentó a la política, como hemos visto; y, sobre todo, que el aprecio que le tomó Pablo Garnica, nombrándole consejero de La Unión y El Fénix Español, con la promesa de ascenderle en un futuro inmediato a consejero delegado, le obligó a estudiar muchas horas las entretelas de la industria del seguro.

Lo cierto es que tras la muerte de su amigo José Juan Dómine, en octubre de 1931, pasó un año hasta que Juan March, acuciado por la espada de Damocles que la República había colgado sobre su cabeza, finalmente cedió al deseo de la mayoría de accionistas y le entregó la presidencia de Trasmediterránea, con el compromiso de no interferir ni obstaculizar las decisiones que Anastasio pudiera adoptar, promesa que por cierto incumplió no pocas veces. Por ese pacto, March Ordinas, “cuyo amor por la Compañía y su intensísima y desinteresada labor por ella es de todos conocida y agradecida” (memoria de Trasmediterránea de

1932, firmada por Anastasio y por Manuel Cencillo de Pineda como secretario general), dejó el Consejo de Administración de la naviera y colocó a su hijo, March Servera, en su lugar. En su retirada, March se vio presionado, además, por la insistencia de buena parte del Gobierno de la República en perseguir sus bienes y si era posible meterlo en prisión por su continuada actividad como contrabandista. Ese deseo, cumplido el 11 de junio de 1932, afectaba negativamente a la Compañía Trasmediterránea. Aunque había en las Cortes dos diputados que pertenecían al Consejo de Administración de Trasmediterránea, Luis Alemany y Andrés Arroyo; un consignatario de la naviera, José Teodoro Canet; y quien ostentaba el cargo de delegado del Estado, capitán de corbeta Ángel Rizo, tanto el Gobierno como las Cortes manifestaron en reiteradas ocasiones su rechazo a cuanto tuviera que ver con Juan March.

Trasmediterránea hubo de soportar la grave crisis iniciada con el crack de 1929, que afectó de forma particular al mundo del transporte por vía marítima, y que prácticamente se extendió hasta el inicio de la guerra civil; y desde finales de abril de 1931 y sobre todo en la primera mitad de 1932 diversas huelgas a bordo, la mayoría instigadas desde las cúpulas sindicales por razones ajenas a la situación en los barcos: enfrentamientos entre tripulantes, boicot de los sindicatos en algunos puertos y hostilidad generalizada de los emergentes sindicatos únicos, particularmente en Málaga y Melilla, y en general escasa colaboración, cuando no abierta hostilidad, de las nuevas autoridades. En la sesión de la Cortes de 14 de junio de 1932, el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, calificó a Juan March de “personaje infecto y despreciable”.

Sin duda, Ernesto Anastasio era una buena opción para dirigir la naviera, seguramente la mejor, sino la única que garantizaba el progreso de la empresa: profundo conocedor del negocio, con enorme prestigio y autoridad profesional, buenos contactos en el mundo sindical, experto negociador y con notorias simpatías republicanas. Juan March era un hombre de negocios, un empresario acostumbrado a rectificar si así lo demandaban sus bienes. Se comió su orgullo, se bebió la bilis de 1927, llamó a Ernesto Anastasio y le rogó que le ayudara a salvar la Compañía Trasmediterránea. Ernesto Anastasio fue la única persona que se enfrentó al implacable Juan March y siguió contando con su aprecio, quizás porque como recoge Bauçà Roig de un nieto del millonario, éste

admiraba por encima de todo el amor y entrega al trabajo, y Ernesto Anastasio poseía esa cualidad en grado superlativo. Anastasio fue testigo de la boda de Carmen Delgado con Juan March Servera, primogénito de March Ordinas, en Palma de Mallorca, el sábado 17 de noviembre de 1934.

En el verano de 1932 los medios de comunicación se llenaron de informaciones que tocaban de lleno a Trasmediterránea. En virtud de la adjudicación de los servicios rápidos y regulares con Baleares, Norte de África, Archipiélago Canario y de la Península con Fernando Poo, RO de 30 de enero de 1931, la naviera estaba obligada a la construcción de dos barcos para el servicio de las líneas con la Guinea española. Trasmediterránea decidió que los construiría en sus astilleros, Unión Naval de Levante, y los motores, en La Maquinista, de Barcelona. Pero el Gobierno republicano, usando su derecho de veto a través del delegado del Estado en la Compañía, forzó que sacara a concurso la inversión. El 7 de abril, la naviera se vio obligada a anunciar el concurso para la construcción inmediata de los dos barcos, una operación inconveniente dada la delicada situación económica y la imposibilidad alegada por la empresa de emitir nuevas obligaciones antes de liquidar la emisión de bonos al portador que por valor de veinte millones de pesetas tenía en su poder Juan March, propietario también, aproximadamente, de la cuarta parte del capital de la Compañía. Al concurso se presentaron tres propuestas y el Gobierno forzó la elección de Euskalduna, de Bilbao, para buques y motores, en razón del desempleo y la situación económica de Vizcaya.

Los medios de agitación de March, prensa, partidos, instituciones y cargos políticos, lanzaron en julio y agosto de 1932 todo tipo de insidias contra el Gobierno. Por ejemplo, que la elección de Bilbao obedecía a presiones de Manuel Azaña. Lo peor, sin embargo, fueron las movilizaciones de ayuntamientos, sindicatos y asociaciones patronales de Valencia, donde se ubicaban los principales astilleros de Unión Naval de Levante, y de Barcelona, sede de la Maquinista Terrestre y Marítima, donde estaba previsto construir los motores. El propio ministro de Marina, José Giral, se vio en la necesidad de amenazar a Trasmediterránea si no cesaba el ruido contra la decisión del Ejecutivo: “No es lícito a la Trasmediterránea ofrecer resistencia al cumplimiento de sus com-

promisos contractuales con el Estado, y que para impedirlo se verá obligado a adoptar las medidas necesarias”.

El 22 de septiembre de 1932, se alcanzó un principio de acuerdo. Los barcos de Fernando Poo, uno de ellos el que Anastasio bautizaría en honor de José Juan Dómine, se construirían en Bilbao. A Valencia se le concedían dos próximas construcciones para las líneas de Canarias servidas por Trasmediterránea, y los motores se repartían entre Bilbao y Barcelona. Cuando este acuerdo se puso en marcha, en noviembre, Trasmediterránea ya había nombrado al capitán de la marina mercante Ernesto Anastasio Pascual como presidente.

En la página 128 del libro “Todo Avante. Trasmediterránea 1917-1992”, editado por la propia empresa y firmado por Marino Gómez Santos, se afirma que “en la Junta de Accionistas celebrada en enero de 1932 fue elegido Presidente Ernesto Anastasio Pascual”. Afirmación reiterada en la página 152 del libro “1917-1997 Trasmediterránea-Hacia el nuevo milenio”, editado también por la naviera y también firmado por Marino Gómez Santos: “En la junta de Accionistas celebrada en enero de 1932 fue elegido Presidente Ernesto Anastasio Pascual vinculado a Trasmediterránea desde su año fundacional y al Consejo como Secretario General y Director Gerente”.

Trasmediterránea celebró dos Juntas de Accionistas en el año 1932. La primera, con carácter ordinario, tuvo lugar en los salones de la sede social de la compañía, Paseo de la Castellana, 14, Madrid, el día 24 de mayo, y ese día aprobaron la memoria donde figura que la presidencia de la Trasmediterránea estaba vacante. En ningún medio aparece citado Anastasio, que de ser presidente hubiera focalizado las informaciones sobre el conflicto de los barcos de Fernando Poo en el verano de 1932. Que conste, el nombramiento de Anastasio, “figura destacada en el mundo de los negocios y muy especialmente en el marítimo, que domina como maestro en todas sus complejidades”, se formalizó en la Junta General extraordinaria reunida el 25 de octubre de 1932, que primero lo nombró consejero y acto seguido presidente de la compañía, como puede leerse en la memoria de ese ejercicio, donde por cierto se indica piadosamente que la marcha de Anastasio en 1927 fue “temporal” y “para cumplir otros deberes”.

Sólo en cuatro periódicos he encontrado, escueta y escondida, la noticia del nombramiento de Ernesto Anastasio, nuevo presi-

dente de Trasmediterránea, como si se quisiera que la noticia pasase desapercibida. Por orden cronológico:

1. El diario *Luz* del 28 de octubre de 1932: “La Compañía Trasmediterránea tiene un nuevo presidente de su Consejo de Administración: D. Ernesto de Anastasio, persona muy conocida y apreciada en el mundo de los negocios”;

2. *Revista de Crédito*, 30 de octubre de 1932: “Vacante desde el fallecimiento de D. Juan J. Dómine [sic] el cargo de Presidente del Consejo de esta importante empresa española de navegación, ha venido siendo objeto de honda preocupación para sus elementos directivos la designación de la persona llamada a sustituirle. Se hacía preciso que concurrieran en ella no sólo altas dotes de inteligencia y capacidad, sino también de conocimiento del negocio naviero y de experiencia y aptitudes probadas, capaces de mantener y mejorar el rumbo económico, y no hay que decir que hoy difícil para todas las Compañías navieras, de la mencionada empresa. Pero el resultado de estas deliberaciones no hay duda que han desembocado en el acierto, al designar para este cargo a D. Ernesto Anastasio, persona profundamente conocedora de todos los problemas relacionados con la industria naval y de navegación, y cuya inteligencia y simpatías son tantas como sus condiciones de actividad y trabajo. La Compañía Trasmediterránea realiza con el nombramiento del Sr. Anastasio, una brillante adquisición, que se reflejará bien pronto en la marcha de sus negocios y concesiones”, etc.;

3. *El Financiero*, 4 de noviembre de 1932: “Ha sido nombrado presidente del Consejo de Administración de la Compañía Trasmediterránea, don Ernesto de Anastasio, persona muy conocida y apreciada en los medios mercantiles”; y

4. *Vida Marítima*, 30 de noviembre de 1932: “En la modificación hecha del Consejo de esta Compañía ha sido nombrado presidente el Sr. Anastasio; vicepresidente, D. Andrés Moreno, del Banco Hispanoamericano, y consejero, el Sr. Figaredo, del Banco Español de Crédito”.

¿Por qué estuvo la Compañía Trasmediterránea descabezada desde octubre de 1931 a noviembre de 1932, trece meses críticos, de contracción económica, particularmente grave en el transporte marítimo, con algo más del 20 por ciento de la flota amarrada, unas

215.000 toneladas inactivas, según las cifras que Robert publicó en *La Vanguardia* del 18 de agosto de 1932, o más del 30 por ciento según afirmó Ernesto Anastasio en la memoria correspondiente al ejercicio de 1933; con un cambio de régimen que precisaba un complicado replanteamiento estratégico; y con un Gobierno abiertamente beligerante contra el principal accionista? La única explicación se halla en la renuencia de March a olvidar la traición de Anastasio, que le había hecho perder el negocio del siglo, sin cuya aprobación resultaba imposible nombrar un nuevo presidente de Trasmediterránea. Mientras Anastasio era elevado a la presidencia, Juan March Ordinas dejaba su puesto en el Consejo de Administración.

La designación de Ernesto Anastasio actuó como un bálsamo. Trasmediterránea dejó de aparecer en los medios relacionada con conflictos, amenazas del Gobierno y críticas a la mala gestión de los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía: flota envejecida, inversiones insuficientes, desorganización de las líneas y codicia empresarial. Por el contrario, ahora la compañía era ensalzada por su “administración vigilante y cuidadosa y una maravillosa organización”, conclusión a la que llegaba *La Actualidad Financiera* del 28 de junio de 1933. Incluso *Marina Civil*, órgano de la Federación de Oficiales de la Marina Civil, siempre crítica con la naviera, a la que acusaba de fomentar entre sus trabajadores un sentido de empresa contrario a los intereses de clase, reconocía “en nombre de la sacra verdad” que Trasmediterránea “se portaba muy bien con el personal” (*Marina Civil*, 1 de julio de 1934). Recordemos que *El Sol*, diario de referencia en España durante esos años, entrevistaba al presidente de CT de forma elogiosa y que en general la opinión pública sólo recibió desde la llegada de Anastasio, con pocas excepciones, noticias positivas en relación con Trasmediterránea.

Fiel a su estilo, Ernesto Anastasio aprovechaba las memorias de las empresas que presidía para escribir unas *Exposiciones* en las que mostraba una prosa limpia y clara y el afán de comprender los avatares sociales y económicos que le permitían acertar en las decisiones tácticas y estratégicas. Eran auténticos artículos de análisis redactados por quien disponía de una inmejorable atalaya y de una información completa y exclusiva. En palabras del mismo Anastasio, en esas *Exposiciones*, que *no obedecen a ninguna prescripción reglamentaria, se contienen juicios y comentarios según la libre y personal apreciación del Presidente, con amplitud que excede de lo que exigiría, aún*

sin merma de la necesaria claridad, un sucinto relato de los hechos más importantes y de las determinaciones adoptadas en relación con ellos, dentro del ámbito de las actividades propias de la Compañía (memoria de 1949). Lo hizo en la Unión y El Fénix, lo hizo en Unión Naval de Levante, incluso en La Islaña Marítima, y por supuesto en la Compañía Trasmediterránea. Los periodistas económicos, no habituados a tratar con gestores y directivos semejantes, se rendían ante el talento que desplegaba Anastasio. Las informaciones sobre las Juntas Generales, tanto en la prensa generalista como en la prensa económica elogiaban la facilidad de palabra de Anastasio, la luminosidad de sus juicios y el dominio de los temas que exponía. Los accionistas solían salir satisfechos y confiados en la dirección de aquel hombre tan lúcido y sabio.

En la memoria de Trasmediterránea del ejercicio de 1933, aprobada en la Asamblea General que tuvo lugar en Madrid el 26 de mayo de 1934, cuya “Exposición del señor presidente” consti- tuye a mi juicio una de las mejores, Ernesto Anastasio afirma:

Ha sido un año de prueba el 1933 para constructores y para navieros. Es natural que anden mal los negocios de aquéllos si éstos trabajan con pérdida, y, no solamente no hacen encargos de buques nuevos, sino que tienen en situación de amarre una gran parte de su flota, y mucho mayor aun sería la cantidad de buques amarrados si no fuera porque el naviero, antes de tomar la decisión heroica de cesar en los negocios, apura todos los recursos imaginables, consume los fondos de reserva y recurre al crédito, siempre en espera de un cambio en la situación que le permita reanudar la marcha normal de su industria, recordando otros casos y ejemplos en que tras un período de depresión del negocio, nunca tan persistente y grave como el actual, ha venido una época de más actividad en ellos que ha hecho resurgir el tráfico marítimo.

A continuación, lejos de cubrir el expediente con una retórica más o menos atinada, que viene a ser lo más frecuente entre las memorias empresariales, Anastasio no duda en abordar los temas más candentes. Solicita *con toda justificación auxilios urgentes del Estado*, porque es el Estado mismo el que con su actuación ha agravado la crisis del transporte marítimo al establecer medidas tardías e ineficaces, *si alguna vez se ponen en vigor. Ataca el desdén, cuando no la hostilidad, con que se tratan en el país los problemas que se refieren a nuestras industrias marítimas.*

Cuando se trata en España de hacer marina mercante, a la agricultura y aun a la misma industria, en los ramos no ligados estrechamente a la construcción naval y a la navegación, explicaba Anastasio, les parece que eso no reza con ellos ni les importa. En todo caso, observan con verdadera antipatía todo intento de protección directa a la marina mercante que se refleje en un aumento en el presupuesto de gastos del Estado.

Nuestra agricultura y nuestra industria quieren, sobre todo, fletes baratos y protestan contra toda imposición que les obligue a dar la carga a buques nacionales si éstos cobran un céntimo más que el buque extranjero. Pero esta posición suya sería irreprochable si, por la protección que ellos ya reciben, no estuvieran obligados los consumidores españoles a pagar caros los artículos nacionales, sabiendo que se encuentran más baratos fuera del país.

Atribuye sin eufemismos al exceso de capacidad de los astilleros la parte principal de la crisis de la construcción naval española y arremete contra la competencia *injusta y perjudicial* de los ferrocarriles, cuando es bien conocida *la superioridad económica del transporte marítimo sobre el terrestre* y los cuantiosos auxilios del Estado que precisa el ferrocarril para cubrir *los enormes gastos de primer establecimiento y los costes de explotación*. Aboga por reducir los costes excesivos que soporta la navegación de cabotaje y elogia sin ambages el proyecto republicano de Ley de Protección a la Marina Mercante Nacional y a la construcción naval española, pues *es evidente que en su conjunto acredita una técnica de concepción a la que estábamos poco acostumbrados y una inspiración de patriotismo digna de la mayor alabanza*. A continuación, Anastasio aborda la situación de Trasmediterránea sin limitarse a una mera relación de números.

El capítulo de seguros Sociales nos costó el año 1932, 294.678 pesetas y en 1933, 849.664 pesetas. La diferencia en más para el ejercicio último, ha sido, pues, de 554.986 pesetas (...)

La razón principal de estos aumentos no está en que, proporcionalmente, haya sido aumentada la protección al obrero, lo cual, después de todo, sería muy plausible. El obrero recibe casi lo mismo que recibía antes. Lo que hay es que en 1932 estos seguros sociales los administraba la propia Compañía, y el cumplimiento estricto de la Ley costó a nuestra Caja 294.678 pesetas. Ahora se nos ha obligado a que aseguremos esos riesgos, que antes pagá-

bamos directamente, en la Caja Nacional de Previsión, y lo que nos costó 849.664 pesetas es la prima; de donde se infiere que las 554.986 pesetas de diferencia es una carga que no va al obrero, sino a un organismo burocrático creado por el Estado, que tiene todos los caracteres de un impuesto sin ninguna finalidad verdaderamente respetable ni de visible tutela social.

En la última parte, expone la situación concreta de Trasmediterránea, para la que pide una mayor libertad de acción a fin de rentabilizar las líneas de soberanía y rebajar la contribución del Estado; analiza los accidentes de buques de CT durante el año 1933, con el dominio de un experto profesional marítimo; y acaba ofreciendo a los accionistas, pese a la crisis, un 5,5 por ciento de dividendo.

En la memoria del año 1934, leída en la Junta General ordinaria de 28 de mayo de 1935, la última antes de la dictadura franquista, Ernesto Anastasio recupera una vieja aspiración sindical, que llevó a la práctica del mundo empresarial en los años de la I Gran Guerra, una idea sobre la que insistirá en los años 40 y que plasmará en el origen de la Oficina Central Marítima (Oficema), la patronal naviera que el franquismo autorizó, aunque dentro de las estructuras del sindicato vertical. Una idea sencilla, bien conocida, pero reiteradamente ignorada: la unidad hace la fuerza; ante la crisis, los conciertos navieros, o *servicios mancomunados*, como los llamaría en el artículo de Oficema de 1966.

Tan dispuestos a defenderse están los navieros, que se han apresurado con desusada actividad a concertarse, adoptando medidas, de carácter parcial, unas, y de extensión y alcance que pretenden abarcar la totalidad de la navegación, otras; y todas con el objeto de construir lo que han llamado un plan de racionalización que, en definitiva, propende a que se ajuste el tonelaje en actividad a lo que reclaman realmente las necesidades del tráfico, para, de este modo, mantener los fletes a un nivel que haga posible la continuidad de la industria, conteniendo la bancarrota que amenaza a la mayor parte de las Empresas. Ejemplo de esos acuerdos parciales, limitados a un tráfico determinado, son: el llamado plan de cooperación en el mercado de fletes del sector del Plata, el formado para el tráfico del Río San Lorenzo y el relativo a los fletes de Australia. En cada uno de estos acuerdos, que afectan fundamentalmente a los intereses de la navegación tramp, los navieros se concuerdan; dirigen sus consultas a un Comité y de él reciben instrucciones; fijan el flete a percibir y establecen el régimen de garantías que ha de dar carácter de formalidad al cumplimiento del pacto colectivo, reaccionando de este modo,

que es el único posible, ante el envilecimiento, cada vez mayor, del flete, que cubre apenas los gastos de navegación y de puerto (...) Tiene mayor alcance y finalidad más vasta, el llamado plan de racionalización internacional de navegación. Fundamentalmente, se propone en este proyecto mantener en situación de amarre todo el tonelaje que no sea absolutamente necesario para satisfacer la demanda de fletes (...) Para ello se ha ideado un mecanismo a virtud del cual se indemniza o compensa al armador del buque amarrado a costa del que tenga en actividad el suyo.

En ese mismo texto, Anastasio alardea del cambio del vapor al diesel en la flota de Trasmediterránea: *El acierto con que el Consejo y la Dirección de la Compañía se decidieran hace años, anticipándose con su determinación, que en aquellos tiempos parecía audaz, a todos los demás navieros españoles a la adopción de los motores Diesel.*

Sobre la crisis de la marina mercante, la memoria de La Unión y El Fénix, escrita por Ernesto Anastasio y leída el 24 de mayo de 1934, correspondiente por tanto al ejercicio de 1933, afirma que en España estaba amarrada más del 30 por ciento de la flota mercante, y que la falta de mantenimiento de los buques y las escasas reparaciones habían causado *abundancia de naufragios y gran número de accidentes de mar.*

A diez días del inicio de la guerra civil, el 7 de julio de 1936, Ernesto Anastasio difundía una nota negando, por absolutamente falso y además inverosímil, la acusación publicada en algunos medios sobre la implicación de Trasmediterránea en un delito de evasión de capitales. Seguramente, la naviera no estaba involucrada, pero su principal accionista no era ajeno al negocio.

III. 4. 3 Los años franquistas

La memoria leída en la junta general de accionistas de 29 de mayo de 1941, correspondiente al cuatrienio 1936-1939 y al ejercicio de 1940, tras la imprescindible exaltación del caudillo y del ejército triunfante, y del correspondiente estacazo a las hordas rojas, Anastasio da cuenta de los destrozos de la guerra. La compañía fue incautada y dirigida por un comité, cuya actuación y la de los Comités que a su imitación se formaron en los puertos fue *desacertada y plena de incapacidad, y para convencerse de ello basta la lectura de*

los libros de actas de sus reuniones, que han caído en nuestro poder, con acuerdos estultos o saturados de odio, y con discusiones pueriles que terminaban con un nuevo reparto de botín. En la zona sedicente “nacional”, los decretos de 31 de octubre de 1936 incautaban todas las bases de la Compañía pasando el personal y directivos a depender del Estado Mayor de la Armada. La memoria hace balance de las pérdidas de buques y de directivos de la Compañía muertos en esos años o dimitidos por la edad, con especial mención de Salvador Canals i Vilaró, Joaquín Tintoré Punyed y de Vicente Puchol Sarthou; y no olvida reclamar el 50 por ciento de la indemnización por la incautación de Petróleos Porto Pi.

En la memoria del ejercicio del año 1941, 25 aniversario de la fundación de Trasmediterránea, la *Exposición* del presidente traza una brillante analogía de los tiempos de guerra contemporáneos, II Guerra Mundial, con las vicisitudes durante los años de la Gran Guerra 1914-1918 y desliza sutiles reproches a las decisiones políticas del Gobierno más duro del general Franco sobre la organización de los transportes:

El flete barato obedece, en general a una exigencia derivada de la política de abastecimientos y, como tal, eminentemente respetable. Además de respetable, sería irreprochable cuando se lograra que la economía en el transporte se reflejara íntegramente en los precios que paga el consumidor de la mercancía y cuando no pueda darse el caso de que cueste más llevar 1.000 kilos de boniatos de Valencia a Tarragona que 1.000 kilos de arroz de Valencia a Fernando Poo.

Critica que la marina mercante esté gestionada desde el Poder público con incomprensibles irregularidades:

Para formarse idea exacta de las irregularidades que existen en materia de fletes, bastará decir que mientras para un recorrido de más de 3.500 millas (Península-Fernando Poo) rige un flete de 52 pesetas tonelada; en otro recorrido prácticamente igual (Nueva York-Génova), paga una tonelada de análoga mercancía 657 pesetas. Añadamos que en travesías de quince o dieciséis horas, que suponen distancias de 120 a 160 millas, se obtienen fletes superiores a 80 pesetas por tonelada, y que lo corriente en cargamentos a granel de carbón y de sal entre Cantábrico y Mediterráneo es del orden de 40 y 50 pesetas tonelada. Un tráfico bastante activo entre Portugal y Génova (mercancía suiza) cotiza fletes de 27 dólares USA (300 pesetas) por tonelada.

En el 30 aniversario de la Compañía Trasmediterránea, memoria leída en la Junta General del 8 de mayo de 1947, Ernesto Anastasio presume de la legalidad *normal* de la empresa y rechaza lo que hay llamaríamos ingeniería financiera y societaria:

La Compañía Trasmediterránea es una sociedad anónima completamente normal, en el sentido de que no existe nada en ella que pueda suscitar escrúpulos o alarmas (...) En esta casa no hay control mayoritario, sindicatos de accionistas, voto plural, acciones preferentes, partes de fundador, etc. etc. nada en suma de cuanto en el mecanismo de las anónimas ha sido ideado para asegurarse el Gobierno de la sociedad o para disfrutar dentro de ella en lo político o en lo económico, de ningún régimen de privilegio. Nuestras acciones son nominativas se hallan distribuidas entre más de 4.000 accionistas españoles.

Anastasio observa a su alrededor el crecimiento del capitalismo especulativo y se confiesa abiertamente contrario a sus prácticas:

Otra característica de Trasmediterránea es la permanencia del accionista, lo cual significa que este vive al margen de todo intento de especulación. Salvo muy contadas excepciones, el accionista de Trasmediterránea no compra sus títulos esperando una mejor cotización para venderlos, sino para quedarse con ellos y percibir un interés legítimo (...) Son valores los nuestros de reposo, de tranquilidad, de renta moderada y, en lo que cabe, segura; inversión, en fin aconsejable para nutrir un patrimonio familiar que cubra la eventualidad futura de la viudedad o la orfandad, que son la preocupación del padre de familia.

El final de la *Exposición* de 1947 no estuvo dedicado a ensalzar al caudillo, como era casi obligado (una obligación que Anastasio obviaba con mucha frecuencia, pues nunca coincidió con los procedimientos autoritarios del franquismo), sino a *reconocer la altísima clase de nuestros Marinos y nuestros funcionarios. Inteligencia, laboriosidad, honestidad, amor a la Compañía*. Cuando pronunció ese discurso, Ernesto Anastasio tenía 67 años, esa edad en la que la mayoría de las personas empiezan a comprender que tienen mucha vida detrás: *Ya nadie o casi nadie me aventaja en edad, porque todos o casi todos me aventajáis en juventud, y al precio de haberos dejado la mía, la de hace justamente treinta años, al servicio de Trasmediterránea, puedo hablaros ahora paternalmente (...) no he dejado nunca de contarme como uno más entre voso-*

tros, sin haber caído jamás en la tentación de creer que mi trabajo sea superior al vuestro; porque es lo cierto que con el vuestro más que con el mío ha podido llegar la Compañía a la situación en que hoy, con legítimo orgullo, podemos contemplarla.

III.4.3.1 El momento crucial de la renovación del contrato con el estado en 1951

La RO de 30 de enero de 1931 adjudicaba a la Compañía Trasmediterránea por un plazo de 20 años, a contar desde el 1 de febrero de 1931, “los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, con Baleares, Norte de África, Archipiélago Canario, los interinsulares de Canarias y de la Península con Fernando Poo”. El contrato expiraba, por tanto, el 1 de febrero de 1951, pero no se convocó nuevo concurso hasta el decreto de 23 de noviembre de 1951, publicado en el BOE de 14 y 15 de diciembre, que justificaba el retraso por “la experiencia adquirida y la modificación de las circunstancias económicas y de todo orden acaecidas en nuestra Patria en tan especial período”. El nuevo concurso preveía una duración de 25 años y comprendía los siguientes servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares:

- a) Servicios de Baleares.
- b) Servicios de África.
- c) Servicios de Canarias.
- d) Servicios de Fernando Poo.
- e) Servicios interinsulares de Canarias.
- f) Líneas del Sahara.

En la *Exposición* de la memoria de Trasmediterránea aprobada en la Junta General de 25 de mayo de 1950, correspondiente por tanto al ejercicio de 1949, Ernesto Anastasio ya se había referido a *una eventual modificación en la marcha de nuestras relaciones contractuales con el Estado*, mostrando ante los accionistas, sin embargo, su confianza en continuar prestando los servicios de soberanía: *Tengo la seguridad plena de que con una historia como la nuestra, con una organización como la nuestra y con un patrimonio como el que, a fuerza de años y de cuidadosa vigilancia de nuestros intereses, hemos llegado a constituir, no hay*

ni puede haber nada que quebrante la solidez de nuestra posición. Al mismo tema se había referido el presidente de Trasmediterránea en las memorias de los ejercicios de 1947 y 1948.

En la Junta General de accionistas, reunida en Madrid el día 29 de mayo de 1948 para examinar las cuentas del ejercicio de 1947, Ernesto Anastasio pronunció un importante discurso, sin papeles como era su costumbre, que, dada su trascendencia, la compañía mandó imprimir y difundir. Abiertamente, sin paños calientes, Ernesto Anastasio aborda el espinoso tema de las nacionalizaciones promovidas por la sección militar/falangista del régimen, encabezada por Juan Antonio Suances, ministro de Industria. Refiriéndose a la Empresa Nacional Elcano, Anastasio advierte que estas empresas u organismos son *sumamente peligrosas cuando no se condiciona su existencia a la realización de un fin concreto y de un plazo fijo para realizarlo. Fatalmente, la organización de esta clase de Empresas requiere el concurso de una burocracia, más o menos extensa, reclutada entre personas de extraordinaria inteligencia y preparación que además disponen de los amplios apoyos oficiales que corresponden a los motivos determinantes de su creación. Frente a esta burocracia, la iniciativa privada se siente cohibida y disminuida, llevando siempre las de perder frente al poder del Estado. A esa situación hay que hacerle frente con unidad y con coraje. Se queja Anastasio de que, respecto a la compenetración y la solidaridad, los navieros están más desunidos que nunca. Y no duda en recetar lo que hay que hacer, una fórmula que sigue de plena actualidad: que se hagan las debidas, necesarias y respetuosas advertencias, y que esto se haga por personas y organismos responsables, de tal suerte que si todos los navieros estuvieran unidos, no ciertamente para actitudes de protesta ni de rebeldía, que no reconoceremos nunca, sino para actitudes de colaboración, porque para colaborar con el Estado no es necesario decirle a todo que sí, sino que es mucho más eficaz y más honesto decirle la realidad de lo que pensamos cuando nos parece que sigue un camino equivocado.* Remata Anastasio estas reflexiones sobre el peligro de la política de nacionalizaciones, avisando de que, si los armadores siguen mirándose el ombligo y anteponiendo sus intereses particulares para medrar en perjuicio de los demás, no tendrían más remedio que reconocer que las nacionalizaciones, *definitivas o atenuadas, claras o disfrazadas*, serían de su responsabilidad.

En la memoria de 1948, leída en la Junta de accionistas celebrada el 27 de mayo de 1949, insiste Anastasio sobre el efecto con-

taminante del marxismo soviético sobre las economías liberales de los países europeos: la tentación planificadora de los Gobiernos autoritarios. En el caso español, recela abiertamente de la Empresa Nacional Elcano y de sus maniobras para hacerse con las comunicaciones marítimas de soberanía, construyendo barcos expresamente destinados a esos tráficos, que se negaba a entregar a Trasmediterránea. Las rotundas críticas al intervencionismo estatal y las nacionalizaciones las matizaba añadiendo que en España no triunfará tal política. *Pero a mí no me preocupaba una política de nacionalizaciones que no se siente en España y que no es propiamente la política de nuestro Estado; me preocupaba, concreta y singularmente, la posible o eventual nacionalización de los servicios marítimos de Soberanía objeto del Contrato que termina en abril de 1951* (Memoria de 1948). No contaba Anastasio con las poderosas fuerzas que manejaban los hilos políticos del franquismo, a las que miraba con desdén. Trasmediterránea no dejaba de ser una naviera privada que recibía cuantiosas subvenciones del tesoro público y en la que la clase política del régimen no podía meter mano. Una anomalía que los nacionalizados y los nacionalistas no veían con buenos ojos.

A pesar del silencio que envolvía la eventual renovación del contrato, del que pendía el futuro de Trasmediterránea, Ernesto Anastasio pudo saber que Juan Antonio Suances había planeado con el bisoño ministro de comercio, Manuel Arburúa de la Miyar, nombrado en julio de 1951, que el contrato de los servicios marítimos de soberanía se le adjudicaran a la Empresa Nacional Elcano, la naviera pública que se hizo cargo de la Gerencia de Buques mercantes, creada al calor de la ley de 7 de mayo de 1942, cuyo artículo 2 encomendaba al Instituto Nacional de Industria (INI) “la creación de una o varias Empresas, cuya finalidad será la de lograr el más rápido y forzado incremento de nuestra Marina mercante, de acuerdo con las pautas, cifras globales de desplazamientos, tipos de buques y ritmos generales de construcción, señalados por los organismos competentes del Estado”. Una de estas empresas fue Elcano, que según denunció Ernesto Anastasio en la conferencia que pronunció en Valencia en 1966, *hizo extraordinarios negocios porque era una época de fletes caros y sobre todo porque no tenía cargas financieras pues su flota era de barcos apresados*. En esa conferencia, Anastasio, con 86 años de lucidez, se extendió con enorme carga crítica sobre la política de compensaciones debidas a los armados-

res que habían perdido sus buques durante la guerra civil, incluso hundidos por los nacionales, una política que Anastasio califica de *extravagante y atrevida*. *La compensación que se les ofreció fue la de tomar en arrendamiento los barcos que sobraban o de los que podía prescindir Elcano, o la de vendérselos por el precio normal*. Como el tema le duele, confiesa *que no quiero ni me parece que puedo hablar más de eso*, aunque no duda en afirmar que los armadores sufrieron grandes quebrantos. *Solamente la Compañía Trasmediterránea perdió trece de sus unidades y, de entre ellas, cinco que eran magníficas motonaves*.

La Gerencia de Buques, por su parte, fue creada para gestionar los barcos incautados a las navieras españolas, también a Trasmediterránea, de acuerdo con lo previsto en el decreto de 17 de febrero de 1939, siendo Juan Antonio Suances ministro de Industria.

La empresa Nacional Elcano explotaba directamente esos barcos, o los arrendaba a las compañías de navegación privadas en condiciones muy onerosas, como denunciarían los navieros, con Anastasio al frente, en numerosas ocasiones. Elcano desarrolló también un programa de construcciones navales cuya finalidad era mantener en actividad los astilleros españoles, buques que disfrutaban de un acceso preferente a los cupos de materias primas, licencias de importación y crédito naval en detrimento de las construcciones ordenadas por las navieras privadas, a las que luego les vendía esos barcos con gran beneficio. Hasta principios de los años sesenta hubieron los armadores españoles de soportar la política hostil del ingeniero naval Juan Antonio Suances.

Juan Antonio Suances Fernández fue el ideólogo de la autarquía, el padre de la economía autárquica, como lo definió Manuel Vázquez Montalbán en su *Autobiografía del general Franco*, nacionalista a lo Calvo Sotelo, o sea acérrimo partidario del capitalismo de Estado, y amigo de infancia de Franco, pues su padre, Saturnino Suances dirigía la academia de El Ferrol donde el futuro jefe del Estado se preparó para entrar en la Escuela Militar. Suances fue el creador del Instituto Nacional de Industria (INI), crisol del nacionalismo económico, y su presidente hasta 1961. Había cesado como ministro de Industria en la misma movida que llevó al almirante Carrero Blanco al Consejo de Ministros, y con él al Opus Dei, y a Arburúa al Ministerio de Comercio, pero había logrado imponer en Industria a un sucesor de su confianza, Joaquín Planell, también militar, quien había sido hasta entonces su segundo en el INI.

El plan de Suances llevaba tiempo gestándose. Además del EXPLORADOR IRADIER y el CONDE DE ARGELEJO, construidos en 1948 y destinados a usurpar a Trasmediterránea la línea de Guinea, Elcano había encargado la construcción de cinco buques, a los que se añadió posteriormente uno más, con las características precisas para cubrir las comunicaciones marítimas establecidas en el contrato de Trasmediterránea con el Estado. A Trasmediterránea le compraría o arrendaría algunas de sus unidades más modernas. El plan era infalible, pues Franco tenía debilidad por las iniciativas patrióticas y ésta era de lo más evidente: entregar a una empresa nacional la gestión de un servicio de soberanía. Suances, además, tenía mucha mano en El Pardo. El caudillo firmaría encantado. No contaban con la determinación de Ernesto Anastasio.

Ernesto Anastasio poseía una personalidad resolutive. Lo demostró en los exámenes para la obtención del título de Capitán de la Marina Mercante, a finales de 1901, y en las oposiciones a práctico de marzo de 1907, cuando fue a ver al comandante de marina que había de presidir el tribunal de exámenes y le pidió transparencia, luz y taquígrafos, para atajar las habladurías sobre el favoritismo y las influencias que orientaban las decisiones del tribunal. Esta vez, seguramente no lo tuvo que meditar mucho. Pidió una audiencia urgente con el generalísimo, que le fue concedida para el día 12 de diciembre de 1951. Anastasio debió utilizar durante la reunión sus legendarias dotes de hombre persuasivo y convincente. *La Trasmediterránea había sido creada precisamente para unificar el cabotaje español al amparo de lo establecido en la ley de protección a las comunicaciones marítimas de 1909, la ley de aquel gran patriota, Antonio Maura, y nadie puede dudar de que hemos cumplido con creces todas las obligaciones con la patria, como bien sabe Su Excelencia por la experiencia de la Cruzada. Dimos cuanto tuvimos y pudimos. La oferta que presentará Trasmediterránea es, sin duda, la mejor. Tenemos la experiencia, los barcos y el personal adecuado. Perder el contrato de las líneas de soberanía causaría un daño irreparable a la empresa, a la marina mercante y a la economía nacional;* etcétera. Cuentan quienes saben que Franco, tras escuchar a Anastasio, a quien había conocido durante la República y por quien sentía un gran aprecio por ser marino discreto y trabajador, descolgó el teléfono y pidió a sus ayudantes que le pusieran con el ministro de Industria. Cuando le pasaron la comunicación, sólo

tuvo que decir: Planell del asunto ese del contrato de líneas de soberanía, de los barcos, sí, para Trasmediterránea, ¿me ha entendido, Planell? Para Trasmediterránea.

No fue necesario decir más. Aunque el asunto estaba en el Ministerio de Comercio y no en Industria, ya se encargaría Planell de trasladar el recado a Suances y a Arburúa.

Una semana más tarde, el sábado 17 de diciembre de 1951, Ernesto Anastasio reconocía ante la Junta General extraordinaria de la Compañía Trasmediterránea que habían estado a punto de ser nacionalizados, también expropiados, pero sobre todo nacionalizados. Y les ofrecía la siguiente metáfora: *La niebla es el más funesto de todos los obstáculos que se presentan en la navegación. Y lo que yo sí puedo anticipar es que me parece que la niebla se ha disipado. Y como se ha disipado y las cosas están más claras, podremos hablar con más claridad de lo que nos ofrece el actual contrato y de la posición que nosotros vamos a tomar con respecto a él.* A continuación, exponía los cambios y modificaciones a introducir en los buques y líneas para mejorar la prestación del servicio.

Dos días antes de la reunión de accionistas, el BOE del 14 y del 15 de diciembre de 1951 publicaba el decreto del Ministerio de Comercio, fechado el 23 de noviembre, por el que se convocaba concurso público para la adjudicación de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares de soberanía. La junta del concurso, presidida por el subsecretario de Marina Mercante, estaba integrada por el jefe superior de los servicios de navegación, el inspector general de buques, el jefe superior de los servicios económico-administrativos, el interventor y el abogado del Estado, asesor de la Subsecretaría. El decreto concedía un plazo de quince días desde la publicación del concurso para presentar la propuesta y, punto clave, permitía a los eventuales concursantes proponer las enmiendas del pliego de condiciones que consideraran oportunas, una puerta que Trasmediterránea abrió de par en par.

Finalmente, por decreto de 22 de febrero de 1952, BOE del 10 de marzo, se adjudicaban a la Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima, “los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía” por un plazo de 25 años. La foto de la firma del contrato, tan duramente peleado, refleja fielmente las tensiones que vivieron los protagonistas hasta el último momento. Mientras el notario de Madrid Eduardo Serrano lee la escritura, los rostros de quienes le rodean, entre quienes destaca



Lectura de la escritura del contrato entre Trasmediterránea y el Estado,
en marzo de 1952 (Archivo Trasmediterránea)

Ernesto Anastasio, que insinúa una mueca de disgusto, o tal vez de fatiga, y el ministro de Marina, Salvador Moreno, con el perfil de un militar tras la batalla, ponen cara de funeral, de modo que el acto más se parece a la lectura triste de un testamento que a la conclusión feliz de un negocio. Preside el acto, celebrado el 31 de marzo de 1952, y preside sin duda la foto, el retrato de un juvenil Francisco Franco vestido de almirante, colgado en la pared.

El contrato de 1952 tuvo diversas consecuencias para la CT. El valor de su flota se adecuó al valor real de los buques, pasando de algo más de 200 millones de pesetas a 500 millones; y todos los negocios y bienes ajenos al contrato con el Estado se pasaron a la Isleña Marítima, que a partir de 1953 se halló en posesión de una flota considerable, dueña de los derechos pendientes de liquidar de Petróleros Porto Pi y de un paquete considerable de acciones de Unión Naval de Levante. A cambio, la práctica totalidad de las acciones de la Isleña pasaron a poder de Trasmediterránea.

Tiempo después, Elcano transfería la propiedad de los seis buques que habían de servir para llevarse el contrato con el Estado, a un precio determinado por el consejo de ministros y con una serie de ventajas tributarias: decreto-ley de 23 de junio de 1955 sobre ampliación del préstamo de crédito naval a los buques objeto de compraventa entre la Compañía Trasmediterránea, y la Empresa Nacional Elcano, y exención del impuesto de derechos reales sobre dicha compraventa y sobre transmisiones de bienes y de timbre, que convertían en asumible el precio marcado. Fin de la historia.

III. 4. 4 El problema de las amortizaciones

En el apartado anterior, al hablar del peligro para los armadores de la política de nacionalizaciones impulsada por una parte del conglomerado franquista, pudimos ver un ejemplo del liderazgo de Ernesto Anastasio en el colectivo empresarial. Un liderazgo ganado por el coraje, la personalidad y la inteligencia con que enfrentarse a los problemas colectivos sugiriendo vías de solución. En esos mismos años, desde finales de la segunda guerra mundial hasta que en Europa se cosechan los frutos del Plan

Marshall, y en España hasta las políticas de estabilización impulsadas a partir de 1957, los empresarios, y particularmente los armadores, se encontraban con un grave problema contable y económico causado por la depreciación continua de la moneda, un problema que se manifestó en la contabilización de las amortizaciones. En la memoria de Trasmediterránea de 1948, leída el 27 de mayo de 1949, Anastasio expuso el problema con la transparencia que le caracterizaba. Volvería a hablar del problema en la conferencia titulada “Problemas de la marina mercante” que pronunció en el curso organizado en la Cámara Oficial de Comercio de Madrid por el Colegio Central de Titulados Mercantiles, el 18 de noviembre de 1949, y en otras ocasiones a lo largo de los años siguientes. Con densa carga crítica, urgía a los Gobiernos a resolver la situación. Nunca rompió la norma de referirse a los ministros con suma consideración, aunque supiera que quedaban lejos del mínimo indispensable para cumplir con su trabajo.

La *Exposición* escrita por Ernesto Anastasio en 1949 empieza con unos sencillos guarismos. Trasmediterránea cifraba en 202 millones de pesetas el valor de inventario de la flota y tenía acumulados 98 millones destinados a su amortización. Este fondo de amortización se nutría de la detracción anual de un cinco por ciento sobre el valor inicial de cada buque, de modo que, al cabo de veinte años, la nave estaba completamente amortizada. Pero, advierte, la palabra ‘amortización’ no responde a su verdadero significado, si no permite con los fondos recaudados por este concepto, reponer los bienes que se amortizaron con otros iguales o de equivalente eficacia económica. Esta situación se produce cuando se desvaloriza la moneda y suben los precios; el problema se acentúa si a esta inflación le sumamos otras causas que encarecen todavía más el producto. En este punto, que es el caso español, la teoría clásica de la amortización, en su función compensadora de la depreciación o desgaste de los valores del activo, cae por su base, porque, dentro de la técnica contable, la amortización no puede exceder del valor por el que figuren en el inventario los bienes que se amortizan; pero si los precios se han doblado sería necesario elevar al doble los fondos de amortización para mantener incólumes y sin depreciación los valores reales del activo. La solución racional de este problema, afirma Anastasio, *que no es sólo nuestro, sino que se halla o debe hallarse en el primer plano de las preocupa-*

ciones de todos los hombres de negocios, no puede ser otra que la de un reajuste de valores, sustituyendo por los verdaderos y reales los ficticios y arbitrarios que hoy figuran en las contabilidades, aun en las más escrupulosamente llevadas. Pero existía un inconveniente para llevar a la práctica esta necesaria revisión de los valores del activo: la inflexibilidad de las leyes fiscales, que obligaban a tributar cualquier revalorización, considerándola como un beneficio, sujeto, según su cuantía, a la tarifa más alta de la entonces vigente Contribución de Utilidades. Una vía de solución tangencial pudiera residir en la creación por el empresario de un fondo de reposición, pues ya no le va bien la palabra amortización, en cuanto supera o rebasa el valor contable de la cosa amortizada; una solución vedada también por el fisco que lo considera un fondo de reserva que tributa como los demás beneficios. Y si no se hace una cosa ni otra -concluye Anastasio- porque en la realidad no puede hacerse, perduraremos en la fácil situación actual, confiados en la alegre ilusión de que disponemos de una masa muy considerable de reservas tácitas. Si se parte del hecho de que toda esta confusión y desequilibrio proceden radicalmente de la pérdida de valor adquisitivo de la moneda, ni el Estado debiera llamarse a la parte cuando se trata simplemente de poner orden en la economía de las empresas, ni éstas debieran sentirse excesivamente satisfechas por la confianza que da poseer un activo real de valor muy superior al que aparece contabilizado en su inventario; porque esta aparente plusvalía, cuidadosamente guardada para que el Fisco no se la lleve, se volatilizará hasta desaparecer cuando los bienes aparentemente amortizados sean repuestos o sustituidos por otros, mediante un esfuerzo suplementario de tesorería en forma de aumento de capital, o de contratación de un préstamo a largo plazo. Con la revalorización del activo, se ajusta de modo automático la amortización de los bienes físicos a la cuantía real necesaria para compensar el desgaste, envejecimiento o quebranto de aquéllos, porque esa cuantía se habrá de incrementar en la proporción misma en que se haya incrementado la base, y entonces nos enteraremos de que, en la mayoría inmensa de los casos operamos sobre beneficios irreales o ficticios, y de que, en el fondo, estamos consumiendo el capital, siquiera nos hagamos la ilusión de que es el de ahora mucho mayor del que teníamos antes.

Una posible solución legal, comenta Ernesto Anastasio, podría hallarse en la regulación del problema acometida por el Gobierno francés: permitir la revalorización del activo y de algunos elementos del pasivo, ajustándose para ello a ciertas reglas; en lo que concierne a las inmovilizaciones amortizables, este valor se

compensa con la inscripción en el pasivo de un total formado: 1. Por las amortizaciones ya efectuadas, revalorizadas para cada ejercicio en función de los mismos índices que las inmovilizaciones correspondientes; y 2. Por las provisiones para el fondo de renovación de material.

Acabaron haciéndole caso, tarde y mal, por desgracia. Pasados más de tres años, el 20 de diciembre de 1952 se promulgó la ley sobre la desgravación de las previsiones de las empresas para renovación y ampliación de sus equipos industriales, que permitía una amortización rapidísima, exceptuando del Impuesto de Utilidades las cantidades detraídas de los beneficios para incrementar rápidamente los fondos de reposición. Una solución tardía que, en opinión de Anastasio, expuesta en la memoria de Trasmediterránea correspondiente al ejercicio de 1952, dio lugar a una confusión *que ha perjudicado innecesariamente al interés privado, sin beneficio alguno para el interés público y para la Hacienda, que no ha obtenido lo que deseaba, porque no era justo que lo obtuviera*. Concretando en el negocio que mejor conocía, los barcos, explica que como éstos figuraban en inventario por sus reducidos valores antiguos, *cuando éstos se incrementaron y recibían ventajosas proposiciones de los compradores, pensaban en seguida que si los admitían, el beneficio más aparente que real que resultaba de la transacción quedaba mermado por una cuota altísima del impuesto aplicable, y si se vendían todos los barcos de una flota, la liquidación de la sociedad representaba una verdadera expropiación. Por eso se negaban a vender los barcos; pero vendían las acciones, que iban a parar íntegramente a la cartera de la entidad compradora, y así es como han surgido un sinnúmero de filiales complicando la administración, entorpeciendo la libertad de comercio, y esto sin provecho alguno para la Hacienda pública, que no discurrió a tiempo la estrategia necesaria para evitar estos movimientos amparados en la más estricta legalidad*.

A todo esto, en febrero de 1952, una Junta General extraordinaria de Trasmediterránea hubo de aprobar la emisión de 200 millones de pesetas en obligaciones para hacer frente a los compromisos de renovación de la flota asumidos con la firma del nuevo contrato con el Estado.

Años más tarde, publicó Ernesto Anastasio un artículo en la revista Oficema de enero de 1962, titulado “Los navieros y la estabilización”, una reflexión sobre los efectos que logró sanear la política económica aplicada por los ministros tecnócratas, ligados al Opus Dei, a partir del Plan de Estabilización de 1959, punto y final

a veleidades autárquicas y nacionalizadoras del franquismo. Repitió los elogios a la nueva política económica y monetaria del Gobierno, que ya había expresado en la Junta General de accionistas de La Unión y El Fénix de 9 de junio de 1960, y las críticas a la inflación, que minaba el patrimonio de las empresas. La cuestión es que la peseta se había devaluado *a menos de la vigésima parte de su valor*. Los activos de las empresas no se actualizaron, de modo que las amortizaciones eran una ficción. En una situación inflacionaria, explica Anastasio, en realidad las cosas siguen valiendo lo mismo, es la medida del valor lo que ha cambiado. *Si convenimos en que de aquí en adelante el metro tenga una longitud equivalente a la mitad del metro actual, todas las distancias expresadas en metros se habrán duplicado. Aunque parezca mentira los navieros tardaron mucho en darse cuenta de esto. Si sobre un valor inicial de 100 millones de pesetas se había establecido un plan de amortización de 4 millones anuales, para mantenerlo, cuando el valor de la peseta había descendido a la mitad, es evidente que esta cuota de amortización debía doblarse.* Un disparate, afirma Anastasio, pero esto, exactamente esto, agravado en sus proporciones, es lo que ha sucedido en España con la peseta, *porque nos hemos empeñado en continuar llamando de este modo a una unidad monetaria que ha descendido a menos de una vigésima parte de su valor, y ha continuado sirviendo para expresar el de las cosas que se miden con ella, como si aquí no hubiera pasado nada.* Anastasio reprocha a los armadores que tardaran en darse cuenta, y que después miraran a otro lado, *como si no entendieran. Cobraban buenos fletes y hacían grandes beneficios aparentes a costa de una merma de sus capitales que en buena parte eran repartidos como dividendos.* Mayor es el reproche al Gobierno, cuyas medidas *no han sido las más adecuadas para atenuar los daños fácilmente previsibles de la inflación, manteniendo con equivocado rigor la postura de hacer tributar como si fueran beneficios reales los aparentes resultados procedentes de la devaluación de la peseta.*

La contundencia de Ernesto Anastasio sobre los efectos de la inflación y la depreciación de la moneda se vieron matizados en la conferencia que pronunció en Valencia en 1966, donde afirmó que a la inflación sigue siempre la especulación financiera. En los años cincuenta *lo que convenía era deber dinero, porque se sabía que ese dinero se habría de pagar o reembolsar con menos dinero del que se había convenido; y así sucedía en este mismo caso a que me he referido ahora de un plazo tan extraordinario, aunque no digo que no fuera justificado, que cuando llegamos a liquidar, casi nos hicimos la ilusión, claro que yo no me la hice, de que había-*

mos ganado dinero, porque en la fecha en que el barco se entregó había mercado para venderlo en cantidad mucho mayor que a la que a nosotros nos había costado, a pesar de todas las revisiones. Una perfecta definición de la especulación en el sector marítimo que se vivió al calor de la Ley de protección y renovación de la flota mercante española, la del millón de toneladas, de 12 de mayo de 1956.

III.4.5 Relevó en la presidencia de Trasmediterránea

Ernesto Anastasio dejó oficialmente de ser presidente de Trasmediterránea a partir de la Junta General de accionistas celebrada en Madrid el día 12 de junio de 1957, con 77 años de edad. Adujo razones de salud para dimitir. Y en efecto, aunque conservaba la lucidez de su inteligencia, que preservó hasta su muerte en enero de 1969, empezaba a fallarle la movilidad, la vista, el oído, la próstata y el ánimo de seguir aprendiendo y creando. Sus colegas le animaban con el tópico de que estaba estuendo para su edad, y era cierto, tan cierto como que a esa edad una persona merece el derecho al descanso, porque cada día, al despertar, lo primero que haces es palpar tu cuerpo para comprobar si todo está en su sitio y sigue funcionando.

Trasmediterránea había sido para Ernesto Anastasio Pascual una parte esencial de su vida. La fundó, la modeló, la dirigió junto a su admirado amigo José Juan Dómine, la salvó de la hecatombe a la que la conducía Juan March en los primeros años de la República, y finalmente la presidió con éxito indiscutible. Mientras estuvo al frente, la compañía dio siempre dividendos a sus accionistas. Probablemente, los años finales de su presidencia significaron para la Compañía Trasmediterráneas los mejores años de su existencia, cuando se construyeron los buques de una flota legendaria: CIUDAD DE OVIEDO, CIUDAD DE PAMPLONA, VILLA DE MADRID, VILLA DE BILBAO, ERNESTO ANASTASIO, CIUDAD DE TOLEDO, barcos bien contruidos que dieron espléndidos resultados económicos, políticos y sociales durante los 25 a 30 años que estuvieron en activo.

En la última Junta General que presidió, los accionistas presentes, por unanimidad, aprobaron organizar un gran homenaje de despedida y solicitar al Gobierno la más alta distinción que pueda otorgarse “a los grandes capitanes de la expansión industrial, en la seguridad de que por muy alta que sea la recompensa nunca llegará a sus merecimientos”, según la información publicada por *ABC* el sábado 15 de junio de 1957. Pero Ernesto Anastasio declinó con firmeza el homenaje.

Le sucedió en la presidencia el almirante Salvador Moreno Fernández, dos veces ministro de Marina, un militar adusto, serio y trabajador. Estaba al mando del crucero CANARIAS durante la batalla del Cabo Machichaco, “la acción naval posiblemente más notable de la Guerra Civil, juntamente con la que dio lugar al hundimiento del crucero Baleares en aguas del cabo de Palos”, según el marino y escritor Joan Cortada. Y, al mando del mismo buque, bombardeó a la población civil que huía por la carretera hacia Almería, tras la caída de Málaga en febrero de 1937, causando entre 3.000 y 5.000 muertos, según diversas fuentes. Con él y con quien le sucedió, otro almirante también ministro de Marina durante la dictadura franquista, Pedro Nieto Antúnez, la Compañía Transmediterránea ya no sería lo mismo. Se echaba a faltar la autoridad, la competencia, el conocimiento, la clarividencia y la bondad del hombre admirado por todos, del jefe decidido que defendía con talento y tenacidad los intereses de la empresa y de sus trabajadores, del capitán que todos sabían que estaría a su lado y les salvaría aún en la peor situación.

Nunca más las memorias de la CT alcanzarían el nivel al que las ponía una *Exposición* del presidente docta e impecablemente escrita. Ahora se conformaban con incluir un texto tedioso sobre la marcha de la compañía, limitada a numerar las inversiones, los gastos, los ingresos, el balance y la cuenta de resultados, una memoria convencional, sin mayor interés.

Cuando Ernesto Anastasio redactó la memoria del ejercicio 1956, leída en la Junta General de accionistas en la que dejó ser el presidente efectivo y pasó a ser presidente honorario, sabía que era la última vez, pero no se dejó vencer por la nostalgia. Redactó un texto magnífico, que empezaba con una cita del Lloyd's Register of Shipping sobre la euforia naviera a causa de la ocupación del canal de Suez por Francia e Inglaterra para enfrentarse a la nacio-

nalización decidida por el “rais” egipcio, Gamal Abdel Nasser. Y lo justificaba: *Ya he dicho otras veces y sería ocioso repetirlo ahora, que aun cuando toda nuestra actividad naviera se concentra en los servicios de comunicaciones marítimas de Soberanía, no puede aislarse la economía de éstos en absoluto de cuanto sucede en el mundo.*

Sin embargo, al final de la *Exposición*, al despedir a su amigo Joaquín Tintoré Punyed, se deja llevar por la emoción:

Don Joaquín María Tintoré Punyed ha desaparecido de entre nosotros. Falleció cristianamente, como cristianamente vivió, el día 29 de octubre de 1956. Se había apartado de las actividades directivas de nuestra Compañía, por haber dimitido el cargo de Director, que ejerció con honradez insuperable y con la competencia y laboriosidad que le granjearon justa fama de gran naviero entre todos sus colegas de España. Y nunca dejó de serlo, porque su vocación excedía de los límites que parecía imponerle su delicada salud, que le obligó a refugiarse en su domicilio de Barcelona para atenderla mejor.

Fundador de la Compañía Trasmediterránea con D. José Juan Dómine, D. Vicente Ferrer Peset, D. Francisco Larroda y D. Enrique García Corrons, limitándome a señalar a quienes constituían el cuadro de dirección y aportaron al activo de la nueva Empresa flotas de Correos de África, Ferrer Peset, S. A., y Navegación e Industria. D. Joaquín aportó la de Línea de Vapores Tintoré, pero aportó además toda su caudalosa experiencia en los negocios de la navegación y todo el prestigio rápida y sólidamente adquirido mientras dirigió la explotación de sus propios vapores.

En esta casa se seguirá recordando siempre al ilustre amigo y Jefe desaparecido, con el respeto y la veneración que se le debe a un hombre ejemplar, sin una sola excepción por parte de quienes trabajaron a sus órdenes o en su compañía; y si pretendo singularizarme para ponerme en primerísima línea por lo que respecta a los sentimientos del máximo afecto y de mi admiración por las virtudes de quien fué mi mejor compañero, cuya amistad no sufrió jamás el menor eclipse, sino que se mantuvo viva y diáfana hasta el último instante de su vida, bien sabe Dios que lo hago porque es lo menos que puedo ofrecerle lleno de emoción, en justa correspondencia a lo mucho que él me quiso, para cerrar con este broche de gratitud la etapa final de nuestra común vida de trabajo.

Antes de cerrar este capítulo de Trasmediterránea, resulta obligado referirse a la visita de Ernesto Anastasio a Barcelona, el 16 de diciembre de 1955, para dar al buque PLAYA DE FORMENTOR, el nombre de la ciudad. Solía el presidente de Trasmediterránea vi-

sitar a las autoridades de la ciudad cuyo nombre lucirían las amuras de un buque. No era por tanto excepcional que obrara de igual forma en Barcelona, la ciudad donde se había formado intelectual y humanamente. Pero hay dos motivos a reseñar. El primero, irrelevante, que en el CIUDAD DE BARCELONA realicé yo mi primer viaje marítimo, Barcelona-Palma de Mallorca, en el verano de 1963, para conocer un paraíso hoy desaparecido, Magaluf, donde acampamos en un extenso pinar que llegaba hasta una playa de arenas blancas y aguas cristalinas. El segundo, que *La Vanguardia* publicó una de las incisivas, impagables entrevistas de Manuel del Arco, enmarcadas con el título de “Mano a mano”. En esa entrevista afirma Anastasio que los catalanes se han dejado ganar la partida por otros navieros españoles que han sabido aprovecharse de las ventajas de la Ley Maura de 1909. ¿Los vascos? Repregunta Del Arco. *Entre ellos*, responde Anastasio. ¿Y qué haría usted?, quiere saber el periodista. *Barcos, barcos y barcos*, le contesta Ernesto Anastasio con firmeza, para que no queden dudas.

III. 5 La seguridad marítima

Ernesto Anastasio mostró desde sus primeros escritos una gran preocupación por los accidentes de la navegación y por la seguridad marítima. Su experiencia como práctico y su inmersión en el mundo de los Seguros incrementó, sin duda, la importancia que concedía al análisis de los siniestros y su prevención. En las memorias de Trasmediterránea, como hemos visto, solía introducir estadísticas y comentarios sobre los accidentes e incidentes sufridos por los buques de la compañía.

Con estos antecedentes no resulta extraño que cuando la Cámara Oficial de Comercio de Madrid y la Asociación Española de Derecho Marítimo le invitaron a impartir una lección magistral durante el curso 1952-1953, escogiera como tema “Los accidentes marítimos”. La conferencia tuvo lugar el 14 de abril de 1953.

Empezó con la consabida ironía, cuyo objetivo era distender el ambiente y captar la atención de los oyentes: yo sé poco de barcos y poco de Derecho, sólo tengo algo de experiencia, leo poco, no estoy seguro de ser digno, y frases así. Añadió esta vez la metáfora de que la ciencia no era flor, sino raíz que vivifica y alimenta

la flor. Entrando en el tema, tras explicar la internacionalidad inevitable del Derecho marítimo y la distinción entre riesgo y peligro, Anastasio pasó a analizar los cuatro accidentes típicos de la navegación: naufragio, varada, abordaje e incendio. A este último lo orilló, por ser un accidente común a tierra y mar. Su tesis sobre los otros tres es clara: los barcos naufragan por defecto estructural, por hacer un tráfico para el que no están preparados o por defecto de estiba. No admite la aseveración de que el barco se perdió por mal tiempo, o por la niebla. Y analiza varios ejemplos, entre ellos los naufragios del PIO IX, de Pinillos, perdido en medio del Atlántico por una vía de agua, y del MARIANO BENLLIURE, de la Compañía Valenciana de Correos de África, mandado por el heroico capitán José Segarra, vía de agua con temporal; y la desaparición en el golfo de Vizcaya del GUILLEM SOROLLA, de Trasmediterránea, cuando transportaba un cargamento de carbón de Inglaterra a España. No hay fatalidad alguna en esas tragedias, como cuenta la prensa más superficial. En todos ellos, Anastasio ve defectos de la obra humana, accidentes que hubieran podido evitarse.

Al comentar los accidentes por varada se indigna con quienes encallan o varan y responsabilizan de ello a la niebla. *La niebla impone precauciones que está mandado observar. Cuando se navega con niebla no se puede navegar como si la niebla no existiera.* Nada de culpar a la niebla, pues lo que hay de verdad es descuido, falta de precauciones, insensatez y falta de profesionalidad. Como no puede olvidar que está hablando *en calidad de Presidente, bien inmerecidamente por cierto, de una Asociación de Derecho Marítimo*, relata un caso complejo que todavía no está resuelto, pero que ha sido objeto de divulgación en la prensa: la encallada del CIUDAD DE PALMA, en el cabo de poniente de la bahía de Palma, con niebla. Se fija sobre todo en los aspectos del seguro y las relaciones entre diferentes cargadores en función de cómo ha quedado su carga; y en el salvamento y cómo hay que repartir el premio. Se detiene aquí en un elogio del arbitraje, la amigable componenda, *todo menos continuar sometidos a la servidumbre de tribunales arbitrales extranjeros.* Aprovecha también para criticar a los cuervos del mar, los barcos de salvamento, por demás extranjeros, que se apuestan en un rincón para ser contratados con sometimiento al Lloyd's de Londres, *verdadera piratería.* Se acercan y *están allí agazapados para, si pueden, intervenir en el salvamento, aunque*

sea a la fuerza, impidiendo que contribuyan otros, porque quieren ser ellos, pensando en hacer presa en el patrimonio ajeno en peligro, hasta arrebatar casi en su totalidad la propiedad de las cosas.

Al tratar del abordaje, Ernesto Anastasio lanza un sentido elogio profesional a la mejor ayuda a la navegación, el radar, siglas de “Radio detecting and ranging”, al que juzga como *realmente maravilloso (...) el invento más espectacular, ingenioso y eficiente para atenuar los peligros de la navegación* y por consiguiente, cuando no se haga el uso debido de esta ventaja se incurre en responsabilidad. Y añade: hay tres casos muy interesantes en que buques provistos de radar han abordado a otros que no lo llevaban, y *una de estas resoluciones sentencia que aunque el buque abordado no haya cumplido escrupulosamente con el Reglamento, no dando las pitadas reglamentarias, no llevando un vigía a proa para explorar el horizonte en tiempo de niebla, a pesar de esta omisión, el buque que llevaba el radar es el responsable, porque el buque que llevaba el radar sabía donde estaba el otro, en qué dirección navegaba, y conocía perfectamente si podía pasarle por la proa o por la popa y sortear el peligro.*

Al acabar la conferencia, Ernesto Anastasio afea la tacañería del Estado y del conjunto de la industria marítima que no apoyan suficientemente la labor de la Asociación Española de Derecho Marítimo y a su revista. Pregunta: *¿nos puede ser indiferente que el Derecho marítimo, que es internacional, lo hagan los demás, que no tengamos en cuenta nuestro historial y nos limitemos a copiar servilmente todo lo que nos digan desde fuera para llevarlo después a nuestra legislación nacional, porque es preciso que así sea?* Afirmo que no ha venido a dar un sablazo, pero tenemos el deber de *robustecer este organismo para que nos dé prestigio en el exterior y para eso, señores, nos hacen falta medios. Y hacen falta medios materiales y colaboraciones personales, o como dice la Iglesia, oraciones y limosnas.* Y termina con el deseo de que cuanto ha dicho no caiga en saco roto.

III. 6 Condecoraciones, honoros y homenajes

A lo largo de su vida, Ernesto Anastasio Pascual recibió numerosos homenajes, premios y condecoraciones. En los capítulos precedentes hemos mencionado el premio extraordinario que le concedió la Universidad de Barcelona

cuando tenía 15 años; y también he mencionado la Gran Cruz al Mérito Naval que le concedieron en enero de 1924. Y nos hemos referido así mismo a un detalle que se repetiría muchas veces a lo largo de su vida: al abandonar la presidencia de la Asociación Náutica Española le nombraron, en 1915, presidente honorario. El honor constituía una forma clara de agradecimiento, admiración y afecto, y una prueba de que Anastasio no sólo había ejercido el cargo con eficacia y éxito, sino también con la autoridad que otorga la sabiduría y el trabajo, y con respeto a quienes estuvieron a su lado en el esfuerzo. Fue presidente honorario de Trasmediterránea, de la Unión y el Fénix, del Ateneo Marítimo de Valencia, de la Oficina Central Marítima (Oficema) y de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

Por supuesto, siempre que abandonaba un cargo, una responsabilidad, un trabajo, Ernesto Anastasio dejaba tras de sí un aura de inteligencia y bonhomía que provocaba el consiguiente homenaje en forma de banquete ritual con quienes había compartido el camino andado. En esos homenajes solía recibir el regalo material de una placa o un pergamino con un texto elogioso de sus méritos. Así sucedió, que tengamos noticia, en la ANE y en la práctica totalidad de las empresas y organizaciones a las que estuvo vinculado. Veamos algunos ejemplos. El 30 de septiembre de 1924, *La Vanguardia* informa que los prácticos españoles le ofrecen:

una hermosísima placa de plata y oro con esmaltes y pedrería regalo que la Federación de Prácticos del Puerto de España hace a su director don Ernesto Anastasio Pascual.

Lleva en el centro de la parte superior un bajo relieve con una matrona sentada en su trono representando la Marina mercante, sostiene varios atributos de marina y está rodeada de cajas, toneles y otros embalajes. En el fondo se ve el mar con dos veleros, apareciendo el sol por el horizonte.

A cada lado de dicho bajo relieve y como remate de la parte superior de la lápida hay dos delfines y dos caballos marinos debajo de los cuales hay otros dos medallones redondos con una filigrana de oro sobre marfil. En estos dos medallones van en el de la derecha el escudo de España de oro con esmalte de colores y en el de la izquierda la placa de mérito naval con la que fue agraciado don Ernesto Anastasio Pascual, dicha placa es de platino, rosas y esmalte.

Los dos plafones verticales forman dos pilastras con ricos capiteles y zócalos de oro y todos esmaltados, con dos medallones redondos en el centro, uno con la cabeza de Neptuno y otro con la de Afrodita de marfil.

El friso horizontal inferior es también esmaltado representando varios animales marítimos. Lleva en el centro el escudo de la Federación de Prácticos de Puerto de España, debajo del cual van dos gaviotas esmaltadas.

La inscripción es con letras de oro y esmalte, de estilo renacimiento, como todo el resto de la placa.

A finales de octubre de 1967, con motivo del quincuagésimo aniversario de su creación, el Comisariado Español Marítimo le entregó una placa de plata como reconocimiento del mérito extraordinario de que en su persona coincidan todas las actividades jurídico-marítimas de la construcción naval, las aseguradoras y las navieras, “lo que le convierte en el símbolo de la vida marítima del país”.

Unos meses antes, el 5 de mayo de 1967, el ministerio de Hacienda le había concedido la Medalla al Mérito en el Seguro, en su categoría de oro, por sus “extraordinarios y singulares méritos y cuya labor en el campo asegurador ha redundado notoriamente en beneficio y prestigio de la Institución del Seguro español”. Al calor de esa medalla, en la conmemoración del XXII Día del Seguro, a poco de cumplir los 87 años, los aseguradores españoles le rindieron un homenaje “de afecto y admiración a don Ernesto Anastasio Pascual, que durante muchos años fue presidente de la entidad La Unión y el Fénix Español. El acto consistió en un almuerzo de hermandad celebrado en un céntrico hotel madrileño, sentándose a la mesa presidencial, junto al homenajeado, los ministros de Hacienda y de Marina; el subsecretario de la Marina Mercante, los directores generales del Tesoro, de Buques y de Seguros; vicesecretario nacional de Ordenación Económica, presidente del Sindicato Nacional del Seguro y otras personalidades”, según informó *La Vanguardia* el día 11 de mayo de 1967. Ese homenaje del mundo del Seguro estuvo organizado por una comisión de notables, entre otros: José Elías Gallego, director general de Seguros; Jaime Arguelles; Ignacio Villalonga, marqués de Ale-

do; Alfonso Fierro; y Eduardo Aznar Coste, presidente de Nacional Hispánica Aseguradora (y presidente del grupo Naviera Aznar), que actuó como presidente de la comisión.

Días más tarde, el 30 de mayo de 1967, los navieros españoles agrupados en la Oficina Central Marítima (Oficema), entonces presidida por el Conde de Ruiseñada, presidente de Trasatlántica, le habían tributado un homenaje por su personalidad en el campo de la Navegación, de la Industria, del Comercio, y del Seguro. Era el segundo agasajo de los navieros, pues en diciembre de 1957, ya le habían organizado un gran homenaje público, con ministros y demás autoridades, con motivo de la imposición a Ernesto Anastasio de la Gran Cruz de la Orden de Isabel La Católica. Eduardo Aznar Coste, el hombre que llevó a Naviera Aznar a la cima de los armadores españoles, sucesor de Ernesto Anastasio al frente de Oficema, afirmó que éste encarnaba el símbolo de la marina mercante, y le entregó la preciada condecoración en un estuche que ostentaba una placa de plata con la siguiente inscripción:

**La Oficina Central Marítima, en nombre de los armadores españoles,
al excelentísimo señor don Ernesto Anastasio Pascual,
en prueba de amistad y reconocimiento.**

En un comentario sobre ese homenaje de los armadores a Ernesto Anastasio, el periodista Miguel Utrillo escribió en el diario *Pueblo* del día 10 de diciembre de 1957:

Ernesto Anastasio es un hombre de mar (...) Podríamos decir de don Ernesto Anastasio que es la modestia personificada y un ejemplar caso de vocación (...) la gran familia de marinos españoles ha tenido en este admirable marino a un alto ejemplo de laboriosidad, de comprensión y ¿cómo diría yo? Un poco padre de varias generaciones marineras (...) Noble anciano que todo lo entregó al mar y a las coas del mar, su corazón y sus ojos emocionados expresaron con palabras justas lo que pensaba. Y allí todo fueron abrazos y plácemes. A este hombre, fuerte aún, a Dios gracias, si queréis verle alegre y jovial, preguntadle o hacerle evocar cosas que del mar fueron o él viviera. Le veréis rejuvenecer con la misma alegría y férrea voluntad que a bordo del bergantín-goleta “Concha”, empezó, lleno de pasión y entusiasmo, a escribir su hoy ya muy voluminoso libro de bitácora.

En julio de 1951, el alcalde Baltasar Rull Villar, le entregó la medalla de oro de la ciudad, otorgada por unanimidad del Consistorio, por el “gran impulso a la tradición marítima de Valencia”.

Menos de un año después, el 23 de abril de 1952, le entregaron la Medalla de oro al Mérito en el Trabajo, un galardón creado en 1942 para premiar la inteligencia, ejemplaridad y constancia en el trabajo, entre otros méritos destacados. La orden ministerial correspondiente explica que desde el año 1902, Ernesto Anastasio Pascual consagró su vida al trabajo intenso, fecundo y útil para el progreso de la economía nacional. “Sus bodas de oro con la Marina Mercante señalan la consecución de una meta, tras recorrer una larga etapa de clara significación y honda trascendencia en el desarrollo de la industria de la navegación y el comercio marítimos”. Como hacía poco tiempo que le habían tributado el gran homenaje por sus bodas de oro como capitán de la marina mercante, Ernesto Anastasio declinó las sugerencias que le presentaron para celebrar algún tipo de acto público. La medalla se la entregó su familia en un emotivo acto familiar organizado sin que él se enterara.

El 30 de marzo de 1959, el embajador de Liberia en Madrid, en nombre del presidente, le impuso a Ernesto Anastasio las insignias de Comendador de la Humana Orden de la Redención de África.

La agencia de noticias *Cifra*, entre otros medios, en el teletipo que difunde tras la muerte de Ernesto Anastasio, le atribuye la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil, concedida antes de 1952, pues el folleto del homenaje de enero de ese año ya se la adjudica. Sin embargo, no he podido hallar la fecha de tal concesión ni el soporte legal correspondiente. Con el mismo problema he tropezado respecto a la Legión de Honor que el Gobierno francés le habría otorgado por su contribución al mundo del Seguro desde la presidencia de La Unión y El Fénix.

Aún de menor importancia, no quiero olvidar que, en enero de 1960, la delegación en Madrid de la modesta asociación valenciana “Lo rat penat” visitó a Ernesto Anastasio para entregarle dulces, libros valencianos y una “Pascua regional llena de amistad y admiración”.

III.6.1 El gran homenaje de enero de 1952

Ya nos hemos referido en páginas anteriores al gran homenaje que se le tributó el 7 de enero de 1952, al cumplirse el quincuagésimo aniversario de su nombramiento como capitán de la marina mercante. Un acto en origen modesto, organizado por los compañeros de Ernesto Anastasio en Trasmediterránea, pero que acabó convertido en un agasajo de campanillas, con ministros, alcaldes, magistrados, altos cargos y demás, en el que el presidente de la compañía pronunció uno de sus discursos más entrañables.

Todos los medios de comunicación se hicieron eco del acto, que fue difundido por las agencias de prensa, con la oficial *Cifra* en primer lugar. También sirvió como motivo para numerosas entrevistas. En la que le hizo Gastán Palomar para el diario *Ya*, Anastasio afirma que siempre fue contrario a homenajes, exhibiciones y alharacas, y que en este caso, no quería *que a nadie se obligara con una convocatoria firmada por los señores que casi siempre firman las convocatorias. Acabé aceptando, sin embargo, porque no se comprometió a nadie, no se hizo pública la convocatoria, no se le dio más área que la de la intimidad, y aun así ha trascendido demasiado.*

Francisco Casares, que presidió una de las mesas del banquete, escribió en la *Hoja Oficial* del lunes, 14 de enero, que el homenaje “fue una brillantísima fiesta de amistad”, con discursos encomiásticos. El periodista no se queda atrás: “Anastasio puso su voluntad, sus ilusionados empeños en la tarea más noble: la de formarse a sí mismo (...) al contemplarlo hoy, en la cima de sus actuaciones y destajos de medio siglo hay que pensar que habrá tenido que conocer y superar contingencias que pudieron vencerle o adormecer al menos sus entusiasmos”. Pero, “la carrera del ilustre marino es un exponente de lo que voluntad y entusiasmo significan en la vida”. Ernesto Anastasio, triunfó, finaliza su glosa el periodista, porque “puso siempre la vocación, el amor apasionado por el mar”.

La crónica de Antonio de Ergoyen, corresponsal en Madrid del *Diario de Burgos*, más comedida, informa de que le entregaron al homenajeado un “álbum con miles de firmas” y una reproducción en plata repujada del título de capitán de la marina mercante.

El álbum contenía los nombres y rúbricas de los consejeros, directivos, personal técnico, administrativo y operarios de tierra y mar de la Compañía Trasmediterránea, Isleña Marítima y Unión Naval de Levante; incluido el personal de las delegaciones de Baleares, Canarias y plazas de soberanía, añadía el *ABC* del día 8. Llevaba al inicio esta dedicatoria:

Al Excelentísimo señor D. Ernesto Anastasio Pascual, presidente de los Consejos de Administración de Compañía Trasmediterránea, Isleña Marítima y Unión Naval de Levante, gran cruz del Mérito Naval, medalla de oro de Valencia, su ciudad natal, en el fausto L aniversario de haber obtenido el preclaro título de capitán de la Marina mercante, firme cimiento de su prodigiosa carrera, fabricada con los materiales nobles de su excepcional talento, su competencia indiscutible, su verbo sugestivo, su caballerosidad acrisolada y su arrolladora simpatía, que le han dado una alta personalidad, colocándole en la línea de los claros varones de España, que la honran y con sus hechos contribuyen a engrandecerla, le dedican este homenaje como ofrenda de admiración y afecto para ejemplo y ejecutoria de sus hijos y descendientes, los consejeros de las citadas entidades, directivos y el personal técnico, administrativo y operarios de tierra y mar que se complacen en estampar sus firmas en este álbum y le desean que, con la voluntad de Dios, llegue a celebrar sus bodas de brillantes con su profesión, como ahora festeja las de oro, en plenitud de sus facultades físicas e intelectuales.

En su crónica, Ergoyen destaca del discurso del conde de Perñia su afirmación de que “hasta ahora su prodigiosa inteligencia la ha dedicado al campo de la economía privada, pero somos muchos los que creemos que sus envidiables dotes podrían encontrar aún terrenos más propicios en otros más altos menesteres, en la completa seguridad de que dejaría la misma estela luminosa a que nos tiene acostumbrados en sus actuales quehaceres”.

Por su parte la *Gaceta Financiera* publicaba en la portada de su número de enero de 1952 que junto a Ernesto Anastasio “se sentaron los apellidos más ilustres de nuestras finanzas: los March, Saenz de Ibarra, Garnica, Fariña, Ridruejo, Reig, Villalonga; y a su lado también los almirantes que rigen los destinos de la marina comercial y de guerra españoles”; y finaliza elogiando su vida

como capitán mercante que vela por la vida de sus hombres, de modo que las empresas de su mando se saben seguras “y todos los miembros de la dotación -de los más altos jefes a los más pequeños grumetes- sepan que si llegase el momento adverso, todos se han de salvar antes de que el Sr. Anastasio abandone su puesto”.

La información canónica del acto se publicó en forma de folleto por la Compañía Trasmediterránea. Allí se recogen los discursos, algunas fotos del ágape, reproducciones de la placa, el álbum y otros regalos, una lista seleccionada de las personalidades asistentes, una relación de las personalidades más importantes que habían hecho llegar su adhesión al homenaje, sendos artículos de Eugenio d’Ors y de Francisco Casares y una breve semblanza del homenajeado, en la que se afirma que posee la Gran Cruz de la Mehdauia, una condecoración, ya suprimida, que premiaba “aque- llos hechos muy distinguidos y notorios de españoles y marro- quíes realizados en la Zona de Marruecos confiada al Protectora- do de España”. No he podido encontrar cuando se le otorgó ni tampoco la he visto mencionada en la copiosa documentación so- bre el personaje.

Si impresionante resulta la lista de asistentes, pues al lado de ministros, almirantes, alcaldes y presidentes de todo tipo de cor- poraciones públicas y de empresas privadas, aparecen sendos re- presentantes de todas las categorías laborales a bordo: capitanes, jefes de máquinas, oficiales, radiotelegrafistas, médicos, contra- maestros, caldereros, marineros, engrasadores, mayordomos, co- cineros y camareros embarcados en Trasmediterránea, y por su- puesto, personal de las oficinas centrales de la Islaña Marítima, de Unión Naval de Levante y de Trasmediterráneas; más admirable aún, si cabe, es la relación de personas físicas y jurídicas que ma- nifestaron expresamente su adhesión a Ernesto Anastasio, un pai- saje completo de los sectores y las materias que trabajaba: el Mi- nisterio de Marina y la Armada; el Ministerio de Hacienda y diversas Direcciones Generales; los Ministerios de Obras Públicas y del Aire; alcaldes y presidentes de Diputación de numerosas ciu- dades; las empresas aseguradoras; navieros; el director de la Es- cuela Oficial de Náutica, las cámaras de comercio, Colegios de Abogados y el Lloyd’s Register; los presidentes de La Maquinista, de FECSA y de otras muchas empresas conectadas con el Seguro y el transporte marítimo; los banqueros más conspicuos, con Emi-

lio Botín a la cabeza; todas las Corporaciones de Prácticos de España; y la Asociación de Escritores y Artistas españoles.

Tal vez lo más sobresaliente del homenaje de 1952, exceptuando el discurso de Ernesto Anastasio, fue la breve intervención de Jesús M^a de Rotaèche, almirante, subsecretario de Marina Mercante, que ostentaba también la representación del ministro de Comercio. Rotaèche llegó a construir una gran amistad con Ernesto Anastasio (actuó de padrino en la boda de Vicente Anastasio Pastor, a principios de julio de 1953, por ejemplo), tal vez por el evidente paralelismo de sus vidas; al margen de la actividad pública, Jesús M^a Rotaèche fundó la Naviera Vizcaína, presidió los astilleros de la Empresa Nacional Bazán y participó en numerosos consejos de bancos y empresas industriales. En 1975, fue botado en Ferrol un petrolero de crudo con su nombre, ALMIRANTE ROTAECHE, propiedad de Naviera Vizcaína.

Así habló en el homenaje a Ernesto Anastasio de 1952:

Yo quisiera, para terminar, hacer un ruego a los Consejeros de la Compañía Trasmediterránea que me escucháis, y es recordarles que en varias Marinas, lo mismo de Guerra que Mercante, es muy frecuente dar el nombre a una de sus unidades de las personas que en ella se han destacado o le han dado verdaderamente realce. Después del Dómine, todos los barcos de la Compañía han tenido nombres de ciudades. Yo quisiera que alteraseis por una vez esa costumbre, y a la primera unidad que, construida en los astilleros nacionales, ostentase el gallardete de la Compañía Trasmediterránea, que sea de rango y categoría parecidas a las del Dómine, la pusieseis el nombre de don Ernesto Anastasio.

Y así se hizo. A la construcción encargada a los astilleros de Unión Naval de Levante en Valencia con el número 55 se la bautizó con el nombre de Ernesto Anastasio. Seguramente fue este el mayor homenaje y el que más agradeció.

El ERNESTO ANASTASIO fue un hermoso buque mixto de carga y pasaje, emblemático de la flota según Laureano García, historiador de los buques de Trasmediterránea, cuya quilla se colocó en octubre de 1952 y fue botado al mar el sábado 23 de octubre de 1954. Finalmente fue entregado a Trasmediterránea en julio de 1955. Costó, según los datos de la propia naviera, 129.331.537 pesetas. Tenía 126 metros de eslora, 16,7 metros de manga, 4.600 tone-

ladas de peso muerto y habilitación para 113 pasajeros de primera clase, 60 pasajeros de segunda y 60 pasajeros de tercera, con una tripulación prevista de 108 personas (112 según otras fuentes). Durante la mayor parte de su vida, el buque estuvo destinado a transportar pasajeros y carga entre la Península y los puertos canarios.

La botadura del ERNESTO ANASTASIO, “un homenaje nacional al presidente de Trasmediterránea y Unión Naval de Levante”, como tituló el diario *Madrid* de 9 de octubre de 1954, reunió en Valencia a los altos cargos de la marina mercante, almirantes, banqueros, alcaldes, gobernador, presidente de la Diputación de Barcelona, el almirante Rotaeché como invitado especial, y la familia del homenajeado, pues su hija mayor, Rosario, la que hubo de ocuparse de sus hermanos menores cuando falleció la primera esposa de Ernesto Anastasio, fue la madrina del acto, al que también asistieron los dos hijos varones, Ernesto, con su esposa Laura Espona, y Vicente Anastasio Pastor.

“Ayer fueron unas horas felices para don Ernesto Anastasio -informaba el diario valenciano *Las Provincias* del día 24 de octubre- que se reunió en Valencia con sus antiguos amigos, sus camaradas de lucha, y nauta insigne, ha visto surcar las tranquilas aguas del puerto un barco con su nombre”. La ceremonia “tuvo lugar en medio de una gran multitud que llenaba por completo las amplias tribunas levantadas al efecto y es que además del acto de la botadura, se trataba de expresar simbólicamente la más completa adhesión a quien ostenta la presidencia de la Unión Naval de Levante, S.A. y cuyo nombre se impone al barco que hoy se bota”. La información más precisa la publicó, sin embargo, Fernando Viola en el diario *Madrid*, que entre otras pinceladas informa que:

Muy temprano hemos ido a la iglesia de Nuestra Señora del Rosario, del Cañamelar, parroquia en que se bautizó a don Ernesto Anastasio y cuyo barrio dice a todos los modestos medios en que naciera el hoy opulento naviero, que todo se lo debe a su propio esfuerzo, como bien dijera en un brillante artículo don Eugenio D’Ors, su condiscípulo en Barcelona (...)

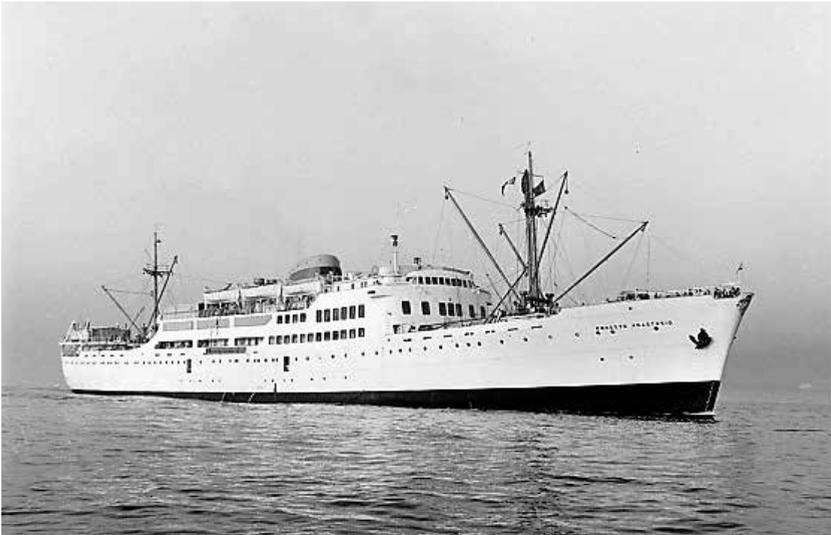
A las ocho de la mañana ha empezado el zafarrancho de la botadura. Los dos mil cuatrocientos hombres que componen la plantilla de los astilleros están en sus puestos de trabajo (...)

Empiezan los trabajos. A las señales de pitadas largas, los mazos golpean la base en que se asienta el ERNESTO ANASTASIO. Varias pitadas sueltas suspenden los mazos por unos minutos. A las once ya ha terminado toda la maniobra de dejar el buque dispuesto para la botadura, después de realizarse el complicado mecanismo de dejarlo casi suspendido en su cama, pues ha sido retirada la madera de la misma (...)

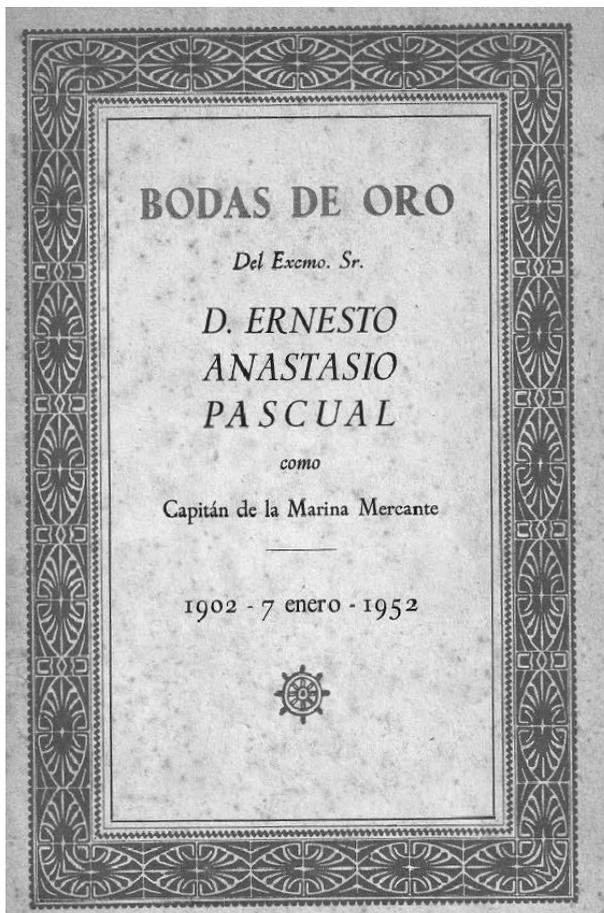
A bordo del ERNESTO ANASTASIO el espectáculo es realmente magnífico. Desde nuestra atalaya vemos cómo se forma la comitiva que habrá de dirigirse a la tribuna de honor. Un orfeón de obreros canta el Himno de la Unión Naval de Levante, que es aplaudidísimo. La comitiva pasa por entre dos filas de aprendices. Al frente va don Ernesto Anastasio, dando el brazo a su hija, madrina de la botadura, acompañados del director general, don Manuel Soto Redondo y de los consejeros de las Compañías [Trasmediterránea y UNL] con sus esposas. La rondalla y las armónicas preceden y siguen al cortejo. La nota de color es de indescriptible belleza.

Ningún medio de comunicación llegó a enterarse, pero Ernesto Anastasio guardó siempre el pergamino ricamente ilustrado, circundado de flores y peces japoneses, con el emblema de la Compañía Trasmediterránea en la parte superior y el logotipo de Unión Naval de Levante en la parte inferior, las insignias de Capitán de la Marina Mercante en el ángulo inferior izquierdo y el dibujo del bergantín SOBERANO como fondo. El pergamino contenía un poema escrito en exquisita caligrafía, dedicado a “Mi ilustre, respetado y querido Presidente, Excmo. Sr. Don Ernesto Anastasio Pascual, con motivo de la botadura del buque que lleva su nombre”, firmado por “el más subordinado de sus empleados y el más humilde de sus poetas” y fechado en Valencia el 23-X-1954.

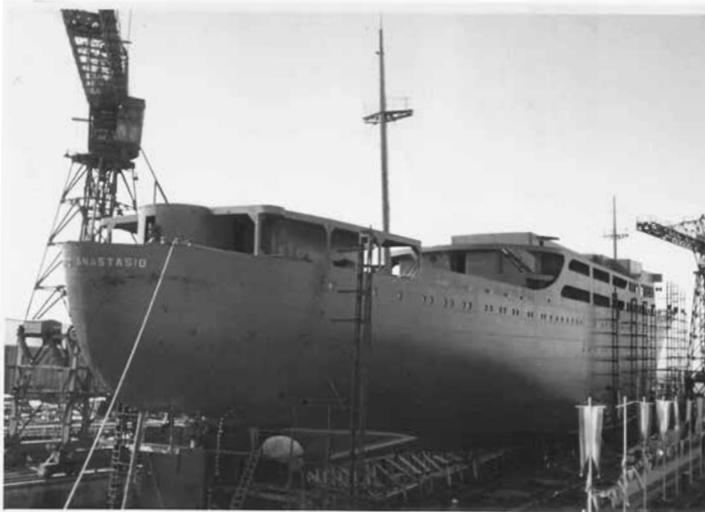
La prensa llegó a conocer y difundió la petición del personal de Trasmediterránea y de Unión Naval de Levante de nombrar al presidente Ernesto Anastasio capitán honorario del buque que lleva su nombre. El diario *ABC* del 26 de octubre de 1955 comentaba que Anastasio “tiene la simpatía de todo el mundo financiero y de muchos que no pertenecen a dichas actividades. Consideramos justo y digno de sus empleados el nombramiento que solicitan”.



El ERNESTO ANASTASIO entrando en el puerto de Barcelona.
Foto de Manuel Galilea Palau, depositada en el Museo Marítimo de Barcelona.



Portada del librito sobre las bodas de oro como capitán de Ernesto Anastasio, publicado por la Compañía Trasmediterránea.



Fotos de la botadura del ERNESTO ANASTASIO (archivo de la familia)

El buque mixto de carga y pasaje ERNESTO ANASTASIO tuvo una larga vida, durante la cual vivió diversos percances y avatares: abordaje a un pesquero malagueño en junio de 1963; participación, junto a otros buques de Trasmediterránea, en la evacuación de la colonia española de Guinea Ecuatorial, al proclamar su independencia en octubre de 1968; y rascada contra el bajo La Perla, al sur de la bahía de Algeciras, en noviembre de 1970, que le obligó a entrar de arribada en puerto. Pero ninguno de tanta gravedad como el abordaje de unos pesqueros atracados en el Muelle del Reloj, puerto de Barcelona, en la medianoche del día 20 de noviembre de 1974, accidente en el que falleció un pescador de Adra, Almería, de 26 años de edad. Yo era entonces un joven periodista de 24 años que logró publicar en la revista *Triunfo* de 25 de enero de 1975 una elaborada información de un siniestro sobre el que se cernió una espesa cortina de silencio, hasta el punto de que las historias del buque publicadas en los años posteriores, hasta hoy, omiten siquiera mencionarlo, como si no hubiera existido, a pesar de ser el suceso más grave que protagonizó el ERNESTO ANASTASIO. “El buque se abalanzó sobre el último grupo de pesqueros, atracados más al Sur, embistiendo de proa al STELLA MARIS III y arrastrándolo unos 20 metros hasta que el pesquero se hundió definitivamente. Esto debió haber sido todo. Pero había algo más, que convirtió en tragedia el accidente. En el interior de la STELLA MARIS III se encontraban dos pescadores durmiendo. Anastasio Díaz Rodríguez fue sacado de las aguas con la ayuda del carabinero, presentando en el rostro y en las manos inequívocas señales de uñas que no habían podido agarrarse. Las uñas de su compañero Francisco Ibáñez Arévalo, engullido por la mar al compás del remolino formado por el hundimiento de la barca”. En aquel reportaje, ponía en entredicho la seguridad del puerto, el comportamiento del buque tras el accidente y la actitud de Trasmediterránea negándose a reconocer su evidente responsabilidad. En muchos casos, los últimos años del franquismo seguían siendo tiempos de plomo y de silencio.

La historia del hermoso buque tocó fondo el 24 de abril de 1980, durante la maniobra de salida del puerto de Pasajes, cuando el bajo o “bancha” del Oeste le ocasionó una extensa vía de agua. Forzado a entrar en el puerto del que acababa de zarpar, le realizaron una reparación de fortuna suficiente para llegar hasta la ría

de Bilbao, donde quedó inmovilizado hasta su venta para desguate por unos veinte millones de pesetas.

Unos meses antes de embarrancar en Pasajes, con el buque atracado en el puerto de Barcelona, sedujo a mi futura esposa llevándola a conocer las entrañas de un mercante: el puente, las bodegas, la sala de máquinas y los camarotes. Quedó impresionada. Era un buque magnífico.

III.7 La Unión y El Fénix Español

Después de las compañías marítimas -Trasmediterránea, la Isleña Marítima y Unión Naval de Levante- la gran empresa de seguros La Unión y el Fénix, y en general el mundo del Seguro, constituyó la otra gran actividad laboral y profesional de Ernesto Anastasio. Llegó a ese mundo de la mano de Pablo Garnica Echevarría, el histórico presidente de Banesto, que había coincidido con Anastasio en encuentros esporádicos de empresarios y, sobre todo, en el consejo del Banco de Crédito Local. Cuando Anastasio se vio fuera de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, impedido de volver a Trasmediterránea porque todavía supuraba el orgullo herido -y el negocio perdido- de Juan March Ordinas, Garnica aprovechó la ocasión y le ofreció entrar en el Consejo de Administración de la aseguradora La Unión y El Fénix, que Garnica quería convertir en la primera de España, con la idea de elevarlo a consejero delegado en un corto plazo de tiempo. Aunque Anastasio le advirtió que él de seguros sabía poca cosa, y todas relacionadas con el Derecho, Pablo Garnica insistió y le rogó que aceptara su oferta. Pudo haberle contado Anastasio que en febrero de 1917 había negociado con empresarios y aseguradoras, como representante de la Asociación Náutica Española, los seguros de los marinos para navegar en tiempo de guerra, y que esa fue su última actuación como sindicalista, pero probablemente obvió la información. Esa experiencia quedaba ya lejos.

En 1928 entró Ernesto Anastasio en el Consejo de la aseguradora y en 1932 fue nombrado consejero delegado con atribuciones de director general; pero en mayo de 1947 confesó que llevaba en el seguro 16 años, es decir que, según sus palabras, debió empezar

en 1930 o 1931. Resulta por tanto probable que en 1928 se produjera el nombramiento formal, pero que el nuevo consejero no se pusiera a estudiar en serio las entrañas del Seguro hasta finales de 1930 o principios de 1931. La llamada de Pablo Garnica la explicó así Anastasio en la conferencia que pronunció el 9 de mayo de 1947 en el salón de actos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Madrid:

Yo me encontré abrumado con el peso de una responsabilidad superior, infinitamente superior a mis fuerzas y a mis conocimientos. Me dieron un cargo que me hacía entrar en una Sociedad tan importante como esta que sabéis que presido, por la cabeza, y yo no sabía nada de seguros, y cometí la puerilidad de querer aprenderlo en los libros. Me compré un montón de libros, incluso de matemáticas, nada menos que queriendo penetrar en los secretos de la ciencia actuarial. Comencé a mirar libros de Economía, balances de las Compañías de Seguros, que no entendía, y llegué a la conclusión de que ese no era mi camino. Ese es el camino de los que por vocación y empezando por el principio, ingresan en una actividad cualquiera. ¡Ah!, pero para mí no. Tuve que hacer verdaderas maravillas y poner a contribución ese buen sentido que nos da la vida a los hombres que intervenimos en muchos negocios para percibir la silueta de las cosas y empezar a entender y a comprender. Porque eso es lo único que yo sacaba en limpio: poder entender y comprender lo que me decían. ¿Cuándo he empezado yo a saber algo de lo muy poco que sé de Seguros? Cuando he estado con los aseguradores.

(...) yo no podré jamás negar, ni dejaré jamás de recordar lo bien recibido que fui por todos vosotros.

Fundada en 1864 como Compañía de Seguros Generales, La Unión y El Fénix se especializó en el ramo de incendios, aunque desde su fundación ha operado también en otros ramos. Bajo la dirección de Ernesto Anastasio, se creó en 1941 la Española de Reaseguros; y al año siguiente se anexionó la aseguradora Minerva.

En 1936, Ernesto Anastasio ya está puesto en el mundo del Seguro y se siente con conocimientos suficientes como para escribir una *Exposición* en la memoria correspondiente al año 1935, que constituye toda una lección. Viene a decir Ernesto Anastasio que el análisis de los seguros, de la actividad de las compañías aseguradoras, permite formarse un juicio bastante exacto de la situación del país. Sin mencionarlo, Anastasio alude a la situación de inseguridad y de crispación permanente que se vivía en España en 1935 y

1936, evidente en el aumento desmesurado de las peticiones de pólizas de robo y motín. *Nuestras cuentas, inteligentemente interpretadas, pueden servir de indicio cierto que sirva para apreciar una disposición general del país, de la misma manera a como el barómetro, registrando la presión atmosférica, sirve para predecir el tiempo.* Siempre prudente y sutil, Ernesto Anastasio escribe que *la inquietud subsiguiente a un cambio de régimen, con el explicable relajamiento de la disciplina social, mientras los resortes del poder político no hallan en la nueva organización del Estado personas capacitadas y medios adecuados para el eficaz mantenimiento del orden, produjo un ambiente muy propicio a la producción de esta clase de seguros.* El Gobierno de la República prohibió los seguros de motín, al entender que con su uso padecía el crédito y la confianza en el nuevo régimen. Pero, afirma Anastasio, *había que prohibir el motín y no que aseguraran sus daños quienes los sufrían, no considerándose el Estado responsable de ellos.* Descendiendo al nivel concreto de la compañía, Ernesto Anastasio propuso a los accionistas transformar parte de las reservas en capital, así *las acciones de la Sociedad no sólo mantendrán los tipos normales de cotización, sino que los verán excedidos por la confianza que inspira una conducta basada en normas de una irreprochable austeridad administrativa.*

Mención aparte merece el comentario de Anastasio a los continuos rumores de nacionalización de la industria del Seguro que propalaban todos los medios próximos al Gobierno del Frente Popular, vencedor de las elecciones de febrero de 1936. *Los nuevos rumbos de la política nacional, influidos por orientaciones de carácter socialista, han llevado al ánimo de muchos aseguradores una cierta inquietud ante el peligro de un intento de nacionalización del seguro español.* Aunque admite que de nada se puede decir que es imposible en los tiempos que corren, él recomienda tranquilidad a los aseguradores. *La institución del seguro es, por esencia, internacional, y el nacionalizarla implica una carga que no puede soportar un Estado en franco declive financiero, y una inevitable exportación de dinero, precisamente cuando se lucha desesperadamente para evitarla.*

Tras el desconcierto y el caos que siguió al inicio de la sublevación militar contra el Gobierno del Frente Popular, los directivos y empresarios de las empresas aseguradoras españolas se reunieron en San Sebastián, en enero de 1937, para unificar criterios, intercambiar experiencias y ofrecer una voz única ante los nuevos poderes del Gobierno de Burgos. A esa primera reunión siguieron

otras, la mayoría en Sevilla. Por unanimidad, los aseguradores eligieron al consejero-delegado de La Unión y El Fénix como representante del Seguro español. Como tal, Ernesto Anastasio participó en los congresos internacionales que celebraron las compañías aseguradoras del ramo de Transportes en Ostende y Baden Baden. En éste, celebrado en 1938, el director de La Unión y El Fénix, recibió enormes atenciones por parte de las representaciones de todos los países participantes, *encontrando más facilidades que nunca para el mantenimiento y ampliación de negocios con nuestros colegas del extranjero*, según escribió en el prólogo al libro editado por la empresa en 1964 para conmemorar el centenario.

Pasada la guerra civil, en 1942, el capitán de la marina mercante y abogado Ernesto Anastasio Pascual fue nombrado oficialmente presidente de La Unión y el Fénix Español, en sustitución de Luis Alvarez de Estrada, fallecido con 87 años, y que no ejercía el cargo desde antes del estallido de la guerra civil debido a su quebrantada salud. Tres años después, en noviembre de 1945, era nombrado vocal de la Junta Consultiva de Seguros por “la rama de incendios, robo y motín”.

Ernesto Anastasio presidió oficialmente la compañía hasta 1967, veinticinco años fructíferos en los que logró convertir a La Unión y El Fénix en la primera aseguradora de España, creciendo año a año el volumen de negocio y el valor de la empresa hasta situarla por encima de todas sus competidoras; la dotó de un patrimonio inmobiliario cuantioso, entre otros, los célebres hoteles Fénix de Sevilla, Palma de Mallorca y Madrid, y la imponente sede central de la compañía; y la elevó a la categoría de referente del mundo del Seguro en Europa e Hispanoamérica.

Afirmaba el diario *ABC* de 11 de junio de 1958 que Ernesto Anastasio había conseguido algo de la mayor importancia en aquellos años de aislamiento del régimen de Franco: que la Unión y El Fénix fuera invitada constantemente a participar en las reuniones que en el mundo celebraban los aseguradores.

Además, la catapultó hacia el exterior, añadiendo, en 1950, El Fénix de Cuba a las filiales existentes en Nueva York, París, Lisboa y Bruselas, hasta el punto de que el negocio de la aseguradora llegó a ser en 1957 mayor por la actividad de sus sucursales fuera de España, que por la producción generada en el país. Anastasio organizó el negocio extranjero indirecto mediante una Foreign

Office, ubicada en la central de Madrid, que se encargaba de los reaseguros procedentes de contratos de compañías extranjeras en los ramos de Incendio, Accidentes y Transporte.

Su estancia en la cumbre del Seguro, de donde no se apeó hasta 1967, dos años antes de su muerte, y donde permaneció hasta el final como consejero y presidente honorario de La Unión y El Fénix, fue mucho más plácida y tranquila -no sé si más satisfactoria- que sus presidencias marítimas. En la Junta General de accionistas de 30 mayo de 1955, Anastasio reconoció que *Las Juntas de la Unión y el Fénix son siempre como fiestas familiares, en las que se comentan cosas agradables (...) En la Unión nunca sucede nada extraordinario*. En esos años, la Compañía Trasmediterránea seguía agitada por las consecuencias de la pelea por el contrato con el Estado y la ofensiva de los despechados nacionalistas nacionales contra la naviera, a la que acusaban de parásita entre otras lindezas; y Unión Naval de Levante continuaba sufriendo las carencias de material de importación, motores y laminados, y los irritantes privilegios de las construcciones encargadas por la Empresa Nacional Elcano. No tuvo que soportar las insidias de un personaje como Juan March, y a unas autoridades marítimas que, aún bien preparadas e inteligentes, eran imprevisibles en sus decisiones, tomadas desde una cultura militar que no siempre casa bien con el horizonte civil y liberal. En el Seguro mandaban los ministros de Hacienda, tradicionalmente personas bien preparadas en las cuestiones que habían de gestionar. Todos civiles.

Aunque ambos sectores, el marítimo y el de los seguros, compartían el problema burocrático de la dispersión de órganos de decisión, con competencias repartidas entre diferentes ministerios y organismos, en el mundo marítimo el problema se percibía con mayor intensidad que en el del Seguro. En éste, Anastasio afirma que la multiplicidad de organismo del Estado, oficiales y oficiosos que se entrometen, limitando la libertad de la iniciativa privada, constituyen una perturbación en la marcha del negocio. Y para que la *perturbación sea mayor, todos estos organismos se hallan agrupados en Ministerios distintos: Hacienda, Trabajo, Industria y Comercio, Agricultura y Gobernación*. Perturbación menor, pues bien sabía Anastasio que lo mismo sucedía con todas las industrias y sectores económicos del país, cuya Administración estaba organizada por materias troncales -orden público, marina, hacienda, salud, etc.- con com-

petencias en todo el territorio nacional. Pero los empresarios y los ciudadanos en general prefieren siempre tratar con una única ventanilla que comprenda todas las facetas de la actividad que realizan o pretenden realizar. Así que, como en el caso marítimo, Anastasio reclama un único órgano administrativo que se ocupe de regular y controlar el cumplimiento por la industria de todas las normas dictadas por las Cortes y el Gobierno.

La información de *ABC* de la Junta General de accionistas que tuvo lugar el 20 junio de 1962 confirma la placidez de las reuniones: “Las juntas de La Unión y El Fénix son un ejemplo de fraternidad, de compenetración entre los accionistas y el Consejo de Administración. En muy escasas reuniones de esta índole, llevadas a cabo por imperativo de la ley, se encuentra una corriente de amistad tan cordial entre los rectores y los regidos. Quizá este ambiente lo crea la situación envidiable de la entidad, la más alta en sus cotizaciones en las bolsas españolas, pero no hay duda que el aire de la disertación del presidente, la falta de tiesura en su exposición, el tono conversador claro y casi íntimo, logran estos efectos. Don Ernesto Anastasio culmina su vida financiera con una rectoría justa y acertada, pero con un caudal de armonía que logra, no solo con sus palabras, sino con lo que ellas significan”. De hecho, en la *Exposición* de la memoria leída en la Junta General celebrada el 23 de mayo de 1952 ya había descrito Ernesto Anastasio la marcha serena de la compañía:

Tenemos la satisfacción de poderos decir una vez más que todas nuestras actividades discurren normalmente; es decir, que en todos los Ramos de nuestra industria prosigue de un modo regular el ritmo de su crecimiento, como una resultante matemática de lo que puede y debe obtenerse de una buena administración, considerada ésta tanto en sus elementos activos o de gestión de nuevos negocios, como en la severa vigilancia de los gastos.

Repitió esta idea en numerosos actos públicos, y la condensó en una simple frase en el prólogo al libro del centenario: *Toda la vida de nuestra Compañía es una lección de serenidad y de orden.*

Si bien el Seguro no era su mundo (confesó en la conferencia de 1947 que él era ante todo un hombre de mar), las *Exposiciones* que escribía en las memorias de La Unión y El Fénix no sólo constituían una mirada al mundo económico en general; además

incluían ensayos doctrinales, expresados con enorme sencillez, sobre la ética de los seguros, la necesidad de una competencia limpia y honesta, los derechos de los asegurados y las razones del éxito de la empresa que presidía, un éxito sostenido en dos pilares; de una parte, el comportamiento generoso y solidario de la aseguradora con sus clientes, a quienes indemnizaba tan pronto como se resolvía el justiprecio de los daños comprendidos en la póliza; y de otro, el personal de la empresa, *lo mejor que tenemos, la más importante, productiva y segura de nuestras reservas; la más cierta garantía de nuestros constantes progresos* (Junta General celebrada el 23 de mayo de 1952).

En la Unión y El Fénix, como en Trasmediterránea y en Unión Naval de Levante, y como mucho antes había hecho en la Asociación Náutica Española y en la Federación de Prácticos de España, Ernesto Anastasio no dudó en utilizar eso que ahora la ciencia de la Psicología llama reforzamiento positivo, una forma eficaz de estimular el comportamiento y las actitudes que nos parecen adecuadas. No se trata de un simple halago, o de calentar la oreja. Se trata, como atisbó la “mentalidad” de Ernesto Anastasio, de aplaudir aquellos actos que se sitúan en la dirección que queremos; una técnica mucho más efectiva que la de criticar los malos modos o las actitudes inapropiadas. Una muestra, escrita en la memoria que presentó en la Junta General de accionistas que tuvo lugar el 30 de mayo de 1951:

El peculiar ambiente de esta casa moldea al joven empleado y le prepara para más altos cargos y responsabilidades; nuestro insuperable cuadro de dirección se ha formado y ha aprendido sin traer nada de fuera. A su cabeza, el Director General, cuya competencia es cada día más notoria, y le rodea de un mayor prestigio entre sus colegas nacionales y extranjeros, constituye un vivo ejemplo de que por las vías de la inteligencia y del trabajo, quien ingresa a los 24 años como meritorio, puede a los 42 llegar a Director de la primera Compañía española.

El buen hacer y los éxitos de Ernesto Anastasio en el campo del Seguro fueron reconocidos por sus competidores y por los técnicos de las aseguradoras, quienes le otorgaron a los pocos años la etiqueta de gran maestro de la industria y le rindieron honores y reconocimientos, hasta culminar, cuando con la salud maltrecha renunció a la presidencia de La Unión y El Fénix, con la conce-

sión de la Medalla de Oro del Seguro, un honor instaurado por decreto de 6 de junio de 1947 que sólo habían alcanzado cuatro personas antes que él; tres en realidad, pues la primera fue a parar a Francisco Franco, acaparador de oficio de los mejores galardones. La medalla le fue impuesta por el ministro de Hacienda, Espinosa San Martín, tres días después del gran homenaje que se le tributó el miércoles 10 de mayo de 1967 con un almuerzo en el Hotel Palace en el que participaron centenares de comensales, según informó la prensa en los días siguientes. Le respondió Ernesto Anastasio con un breve discurso, característico de la sincera modestia de su personalidad:

Debo decir con toda sinceridad que nunca pensé que se me concedería esta recompensa. En el campo del Seguro brillan con luz propia otras personas mucho más competentes. Yo me lo explico porque La Unión y El Fénix Español ha agrandado mi personalidad, es decir, ha proyectado sobre mi personalidad muchos más méritos de los que tengo. Segundo, la edad. Yo he envejecido en el Seguro, lo he defendido, lo he ensalzado, ha llegado a ser la preocupación fundamental de mi vida, llegando en ocasiones a sobreponerse a mi eterna vocación subyacente de marino mercante.

Más allá de la modestia y los agradecimientos, Anastasio no duda en comentar la mala imagen que arrastra el Seguro español y las voces políticas que en el Gobierno abogaban por su nacionalización, siquiera parcial. Y pide a sus compañeros la misma receta que ya prescribía en 1902:

En resumen, que para todo lo que hay que hacer, se necesita estar unidos, fuertemente unidos; con entusiasmo, con disciplina, pero, los primeros disciplinados, nosotros mismos, y no disciplinados contra nadie, sino disciplinados para hacer indestructible la unión que tanta falta nos hace; todos unidos, las cosas marcharían de otra manera y podríamos constituir una de las fuerzas más sólidas y dignas de respeto de España.

Para acabar su discurso, siguiendo su acrisolada costumbre, unas gotas de emoción y sinceridad:

A mis amigos de la Comisión organizadora, mis más rendidas gracias. Me habéis dado una prueba de amistad que no olvidaré nunca. Es cosa magnífica apro-

ximarse al fin de la vida, viviendo el recuerdo de una emoción como la que me invade en este momento inolvidable, que os hace acreedores a mi mayor agradecimiento.

Ernesto Anastasio contó siempre con el apoyo y la admiración de la prensa económica y de la prensa generalista, poco ducha en asuntos marítimos, pero conocedora de los temas económicos y financieros, cuyos elogios constantes y continuados al presidente de La Unión y El Fénix ponen en evidencian los extraordinarios méritos del personaje, cuyas *Exposiciones* en las memorias de la empresa fueron calificados de “piezas de leyenda” por el diario *ABC* de 9 de junio de 1960. “*El Economista*, en cuya casa tanto se admira y se admiró siempre a don Ernesto, se une en estos momentos con la máxima emoción a este fervoroso homenaje rendido a una de las figuras más brillantes del empresariado español, en el cual será aun cuando pasen muchos años, una especie de leyenda, un ejemplo vivo y perenne para todos”; y “Don Ernesto fue siempre muy querido en esta casa”, escribió *El Economista* en 1967.

En general, la prensa informaba de las Juntas Generales de la aseguradora con profusión de alabanzas a su presidente. *ABC* afirmaba que el discurso de Anastasio en la Junta General de la aseguradora, celebrada el 9 de junio de 58, “tuvo ese tono de amistad informativa de la que es maestro”. De la Junta del año siguiente, reunida el 3 de junio, escribía *ABC*: “El informe de don Ernesto Anastasio tuvo la brillantez acostumbrada”; y “el estudio crítico de disposiciones gubernamentales está trazado con gran finura, desprendiéndose de el las consecuencias pertinentes”. Y de la Junta celebrada el 12 de junio de 1965, comentaba *ABC* que estuvo muy concurrida “por el indiscutible interés que despiertan las *Exposiciones* que cada año les ofrece el presidente”.

En 1964, la compañía había decidido celebrar el centenario del nacimiento de La Unión y El Fénix como compañía generalista de seguros. Anastasio presidió una conmemoración austera, protagonizada por una comida con todos los empleados de la empresa y la publicación de un libro primoroso, similar al libro de los 25 años de Unión Naval de Levante, que recoge los avatares de la aseguradora con el hilo conductor de los riesgos asegurados: incendio, robo, motín, vida, transportes, accidentes (de trabajo, individuales y responsabilidad civil), y riesgos varios: cinematografía, roturas, pedrisco, averías de maquinaria y crédito. Con ese

hilo, la obra relata los siniestros más importantes que afectaron a la compañía. El libro del centenario se abrió con un prólogo literario y moral de Ernesto Anastasio, escrito a punto de cumplir 84 años, un cántico filosófico al trabajo, a la generosidad, a la disciplina y al gusto por las cosas bien hechas.

Como era costumbre, Franco concedió una audiencia en El Pardo a Ernesto Anastasio y algunos consejeros y directivos de La Unión y El Fénix. Tuvo lugar el jueves, día que el generalísimo reservaba a ese trabajo, 12 de noviembre del año del centenario.

Ernesto Anastasio dimitió en la última reunión de 1966 del Consejo de Administración de La Unión y El Fénix, con efectos 1 de enero de 1967. En 1942, cuando accedió a la presidencia, la aseguradora tenía un capital de 12 millones de pesetas; cuando la dejó, convertida en una gran multinacional, tenía 200 millones y estaba prácticamente acabado el gran edificio de Madrid que habría de albergar la sede de la empresa, cuyo coste había superado los 400 millones.

Quien le sustituyó en la presidencia ejecutiva de la aseguradora, Jaime Argüelles Armada, nombrado tres años después embajador de España en Washington, calificó a Ernesto Anastasio de “Gran Timonel”. *Los hombres pasan, las instituciones permanecen*, le respondió éste con tristeza. En esa Junta General, los accionistas aprobaron su nombramiento como presidente honorario.

Presentada la dimisión formal ante el Consejo de Administración de la aseguradora, por razones de edad y de salud, Ernesto Anastasio hizo pública, con fecha 24 de enero de 1967, una carta “A todo el personal de La Unión y El Fénix Español”, un texto lleno de sentimiento y emoción, fiel reflejo de su personalidad: una buena persona. Como escribió Argos en *La Voz de Asturias*, el 12 de diciembre de ese año, “de la polifacética personalidad del hombre de negocios ejemplar sobresalía su proverbial bondad”. En diversas ocasiones, ante la Junta General de accionistas, el presidente había afirmado que la mejor partida del activo social que tenía la empresa era su personal.

Por medio de estas líneas me despido de vosotros como presidente del Consejo de Administración de la Unión y El Fénix Español. Nos vimos todos y comimos juntos cuando en fecha memorable celebramos el Centenario de su fundación. ¿Os acordáis de lo que os dije entonces? Pues yo sí; yo recuerdo



Sevilla, 1938. Ernesto Anastasio, en el centro,
rodeado de personal de la Unión y El Fénix

que titubeaba al empezar, porque no acertaba a encontrar las primeras palabras y, al fin, salieron entrecortadas, calientes, llenas de emoción, y os dije: hijos míos. Había acertado, porque se anticipó a hablar el corazón. Recibisteis esas dos mágicas palabras con una ovación inolvidable; el discurso estaba hecho, porque lo más trascendental que tenía que deciros era eso; todo lo demás era complementario y accesorio, subordinado y concordante con esa idea principal, porque esas palabras yo os las dije en un banquete que nos agrupaba a todos, desde el Presidente al más modesto de los subalternos, sentados a la misma mesa, comiendo los mismos manjares, con los mismos camareros que habían servido el día antes a la Plana Mayor, con Ministros, Subsecretarios, Embajadores, Presidentes y Directores de otras empresas. Quería yo entonces hablarlos con hechos y los hechos hablaron. Allí quedó sellado el pacto familiar que distingue entre todas a nuestra gran Compañía: una Hermandad de verdaderos hermanos, y al frente de esa gran familia, el padre: el presidente. Eso es lo que yo he querido ser para vosotros: un padre de adopción, dispuesto siempre a escucharos; a protegeros; a reprenderos, si era preciso; a trataros siempre con amor y justicia, más amor que justicia.

III.7.1 El libro sobre el Seguro

La producción escrita de Ernesto Anastasio Pascual ocupa un volumen considerable. Tengo pilas de carpetas con textos suyos que he imprimido desde documentos originales digitalizados y he de confesar que cejé en el intento porque tantas carpetas me ahogaban. Muchos cientos de páginas entre artículos, conferencias, prólogos, exposiciones, dictámenes y memorias. Pero no escribí ningún libro, o por decirlo con mayor precisión, no publicó ningún libro. Porque tuvo la idea de escribir un libro sobre el Seguro y la guerra civil española.

Para celebrar el Día del Seguro del año 1947, señalado para el 14 de mayo, la Dirección General del Seguro organizó tres conferencias en el salón de actos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. El día 8 de mayo, actuaría Ricardo Iranzo, ex comisario general de Seguros; el día 9, le tocaba a Ernesto Anastasio Pascual; y el día 10 a Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Complutense y fundador del célebre bufete de abogados Garrigues.

Confesó en esa conferencia, 1947, que llevaba 16 años en el Seguro y 10 con los aseguradores. O sea, empezó en 1930-1931 y ejerció de presidente de facto de La Unión y El Fénix Español desde 1936. La necrológica que publicó la revista *Oficema*, con información de primera mano por su estrecha relación con Anastasio, afirma, sin embargo, que fue nombrado consejero de la aseguradora el 4 de junio de 1929 y consejero delegado el 27 de agosto del mismo año; y presidente desde el 29 de mayo de 1942 hasta el 1 de enero de 1967, en que permaneció como presidente de honor.

El título de la conferencia que había de impartir Anastasio encerraba casi un misterio: “Algunos Capítulos de un Libro inédito sobre el Seguro de *motín o tumulto popular*”.

Efectivamente, yo he pretendido escribir un libro sobre el seguro de motín, condenado a permanecer inédito, y ello por las siguientes razones. En primer lugar, porque a mí esto -y conste que esta razón ha venido a mi entendimiento cuando ya estaba hecho, porque si hubiera venido antes de haberlo empezado me hubiera aborradado todo este trabajo- me ha parecido que era una pretensión excesiva. Yo soy un enamorado de las cosas bien hechas. ¿Qué es esto de escribir un libro? Porque un libro lo puede escribir cualquiera. El quid no está en escribir un libro. EJ quid está en escribir un libro que esté bien hecho y que tenga interés. Es lo mismo que ocurre con los que pretenden pintar. El caso está en pintar una obra de arte, hacer una obra maestra. Y como estoy tan lejos de esto y tengo un sentido muy acusado del ridículo -aunque no es esta la palabra apropiada para este caso-, a mí me parecía que no debía publicarse este libro o, por lo menos, debía pulirse mucho antes de ser publicado. Además, había otra razón, y es que este libro es un libro polémico.

El afán de escribirlo surgió en un momento de decepción y de mal humor.

Tengo que anunciar que, después de esto, la evolución de mi pensamiento me ha llevado a una zona más tranquila y más comprensiva; pero quizá sea porque hechos posteriores han venido a borrar completamente las preocupaciones que yo sentía en aquellos momentos. Pero, en fin, digo con toda sinceridad que la solución que se dio en España a todo este problema de la siniestralidad de motín, en aquellos momentos -porque las cosas hay que situarlas en el espacio y en el tiempo- me dejó profundamente decepcionado. Y no solamente a mí, sino a todos los compañeros que, conmigo, representaban a los aseguradores en la Junta Consultiva. Y allí no nos quedaba otra manera de expresar nuestra disconformidad que no fuera esa: la de expresarla. Porque allí no se daba recurso ni había hacer otra cosa que ésta de decir nosotros, sinceramente: No estamos conformes; pero no recurrimos, porque so-

mos disciplinados y lo acatamos. Repito que las cosas, después, han ido evolucionando de tal modo que yo ahora sentiría haber tenido menos reflexión, menos prudencia, y haber lanzado eso que después no ha habido que lanzar, afortunadamente. Por esta segunda razón, porque aquello era un libro polémico y porque ahora no es momento de polemizar, el libro no se ha publicado. Y hay una tercera razón, que casi es la misma, y es que a mí me parecía que en España, y quizá en el Mundo, se escribe y se habla demasiado. Se debe hablar y se debe escribir sobre cosas de interés, sobre cosas que aleccionen, sobre cosas útiles. Lo que importa es hacer. Y quizá, quizá lo mismo en este orden de los seguros, que se puede considerar como una cosa en cierto modo al margen de otras más importantes; pero, en términos generales, en todos los aspectos de la vida humana y de la mentalidad de los hombres, se escribe y se habla demasiado.

Es bien sabido que las cosas han evolucionado de una manera que a todos nos han sorprendido. Porque no se debe quebrantar con la crítica una obra útil a pretexto de que pueda ser mejor, si se logra con ella resolver un problema nacional; no se debe herir la susceptibilidad de personas inteligentes y dignas cuya opinión merece respeto por el hecho de haber logrado que prevalezca sobre la nuestra. Por estas razones ese libro ha quedado inédito.

Porque todos sabéis que yo, antes de esas fechas a las que he aludido antes, no tenía en absoluto ninguna relación con el Seguro. Lo veía de lejos; lo veía como los que vienen de mar afuera ven desdibujada la línea de la costa y no perciben los detalles. Para ellos todo es una línea azul; no captan alturas ni ven diferencias de color hasta que se van acercando y van surgiendo los detalles, y se dibujan las montañas, y se ven los valles, y las playas, y los caseríos, y el puerto. Cuando uno está dentro del puerto, entonces pierde la visión del paisaje y se encuentra dentro y ve las cosas de otra manera. Y de este modo yo, viendo el Seguro desde lejos, lo veía a la manera vulgar -lo confieso- como se ve por la generalidad de las gentes, que no saben todo lo que hay de espiritualidad y de abnegación en esta magnífica institución del Seguro; veía el Seguro a través de gentes más o menos charlatanas que me quitaban mi tiempo, que me venían con una póliza, asediándome para que pusiera la firma debajo, que me querían llevar a que me hicieran un reconocimiento; en suma, que me molestaban. Y así, era necesario que yo fuese uno de tantos -no de los agentes, naturalmente- de los que hay dentro de la institución, para comprender qué clase de hombres son, qué cultura tienen, cómo saben discutir, qué dotes suasorias, qué manera de persuadir para hacernos un gran beneficio. Porque el Seguro viene a nosotros muchas veces, casi siempre, para hacernos un gran beneficio a pesar nuestro, a pesar de la hostilidad con que lo recibimos.

Pasado este prólogo personal, una justificación por no publicar el libro y un elogio de las técnicas del Seguro, Ernesto Anastasio se adentra en el motivo de la conferencia y cita expresamente capítulos del libro nonato. Explica el concepto de motín, con un repaso exhaustivo de las definiciones de diccionario y del concepto jurídico a fin de ver sus posibilidades de asegurarlo y cómo y cuándo ha de ser indemnizado. No existe definición en la legislación. Todo ello como parte de una reflexión sobre la posibilidad, alcance y efectos del seguro de “motín”, que, según Anastasio, no cubre ni puede cubrir los daños de una guerra civil o una revolución. En contra de su criterio, y del de los aseguradores, el 23 de noviembre de 1940, la Junta Consultiva de Seguros, firmó un laudo contrario a la afirmación anterior. Ernesto Anastasio hizo constar en acta un voto particular, redactado y presentado de forma tal que sus relaciones con la Administración y el poder político no se resintieron en absoluto. Los miembros de la Junta, *las más autorizadas representaciones del Seguro español*, no se condujeron *con el tesón y con la entereza y la lealtad a que se hallaban obligados*. Anastasio defiende ese comportamiento, que violentaba sus principios, en base al patriotismo, por prestar un servicio a la patria.

Queremos dejar bien sentada esta conclusión, que aclarará muchas dudas cuando se examine la naturaleza de los hechos que han acaecido en España desde el 18 de julio de 1936 al 31 de marzo de 1939, en relación con la responsabilidad de las entidades aseguradoras derivadas de las pólizas de motín.

Ernesto Anastasio llega a la conclusión, tras un análisis de la jurisprudencia y de la doctrina, los diccionarios, las leyes, y las historias que se conocen de motines y tumultos (motín de Esquilache, motín de Aranjuez, motín del conde de San Luis, matanza de frailes durante la epidemia de cólera), que los prolegómenos de la guerra civil y los episodios vividos en la zona republicana durante la misma no fueron en ningún caso un motín. Se apoya también en dos dictámenes jurídicos de un abogado de Barcelona, Enrique Maynés, y un catedrático de Derecho Civil de la Complutense, Felipe Clemente. Ambos coinciden en que el motín no puede confundirse con la revolución y que:

No fueron las masas desordenadas y tumultuosas las que realizaron las matanzas. Fueron las gentes del Frente Popular, a quienes el Poder público, por

medio de todos sus órganos, autoridades y agentes, entregó armas y municiones, con las que cometieron las violencias y asesinatos que quedan relatados. Y entre esas gentes figuraron desde los primeros momentos todos los detenidos, presos y penados que estaban en las cárceles y presidios, puestos en libertad por las masas al iniciarse la revolución, y que inmediatamente fueron apoderándose de los puestos directivos en checas, comités y patrullas de control, que eran los que llevaban a cabo las matanzas.

Una vez armados, de hecho ejercieron el poder e implantaron el terror y actuaron públicamente, instalándose en locales públicos y conocidos, con guardia permanente, con unos pseudo tribunales que juzgaban y condenaban y con fuerzas que ejecutaban las sentencias.

Paralelamente, el gobierno y las autoridades que les dieron las armas, trataron con los asesinos y sus organizaciones, reconocieron su poder y su actuación, y concedores de todos sus crímenes, que cometieron por centenares cada día, se cruzaron de brazos, inhibiéndose totalmente de las funciones propias y esenciales del Poder público.

En la revolución social española aparecen mezclados, marchando del brazo, el Poder público y los anarquistas. Y al calor de ese contubernio inconcebible se esfumaron desde los primeros momentos en la zona roja todos los derechos ciudadanos y todas las garantías que los amparan en los países civilizados. La fuerza pública desapareció o se unió a los revolucionarios. El derecho a la vida no encontró amparo en la autoridad ni en los Tribunales. Los asesinatos de gente pacífica se sucedieron diariamente durante meses y meses. Sus autores hicieron gala de sus crímenes, que la prensa aplaudió y estimuló. El Código Penal dejó de aplicarse. Las garantías llamadas constitucionales desaparecieron de hecho. La delincuencia se convirtió en mérito de honor. Individuos con antecedentes penales llegaron a ser ministros de Justicia; y, en definitiva, se subvirtieron todos los principios morales y políticos que informan la civilización cristiana.

De modo que lo que pasó en la zona republicana durante la guerra civil, concluye Ernesto Anastasio, *no fue un motín, de ninguna manera. Y no era en absoluto indemnizable por el seguro de motín que pudieran tener los perjudicados o víctimas de aquella barbarie.*

Anastasio argumenta que el seguro es una institución regulada y controlada por el Estado, que aprueba los riesgos asegurables, reglamenta y vigila las normas contables de las empresas del ramo, y aprueba las pólizas de cada riesgo.

La Dirección General de Seguros, que cuenta con un órgano consultivo de excelente nivel, con presencia de expertos, técnicos, funcio-

narios especializados y representantes de los asegurados, aprobó la póliza de “motín o tumulto popular”.

De lo expuesto se infiere que cualquier interpretación de lo que significa la expresión “motín o tumulto popular” que conduzca a la conclusión de que el riesgo no es asegurable, debe rechazarse por absurda. El asegurador que excluye de su póliza de incendios los producidos por un terremoto, no puede haber querido cubrir los producidos por «motín», si se pretende hacer a esta palabra sinónima de revolución o de guerra civil, que significa en la mayoría de los casos una catástrofe mucho mayor.

Sigue Anastasio abundando en el argumento de que la revolución o la guerra no son asegurables, no al menos como “motín o tumulto popular”.

Bajo ese supuesto de que existía una ley o un orden jurídico, y un Poder público que había de velar por su mantenimiento, se contrataron en España los seguros llamados de “motín o tumulto popular”. La normalidad era el imperio de la ley, el orden; la excepcionalidad era la transgresión de la ley, el desorden público en lucha contra el Poder que había de prevalecer contra las masas en tumulto. El aleas del riesgo podía situarse, en cuanto al tiempo, en el necesario para la victoria del Poder; en cuanto al espacio, en todo aquel donde la función actuante y represiva del Poder estuviere en lucha contra los amotinados.

Con la victoria del Poder público y la restauración del orden ha cesado el “motín”; pero ha cesado también cuando el Poder público desaparece y la masa victoriosa lo asume para sí, organizándose entonces a su manera para realizar sistemática y metódicamente los crímenes y las expropiaciones, que ya no se reprimen, porque han dejado de ser delito desde que los ampara u ordena la autoridad de hecho.

El motín deja de ser un riesgo asegurable en cuanto pretenda dársele una extensión mayor que la que le atribuye la definición nuestra. Se contrató el riesgo de “motín” previendo la contingencia de desórdenes locales más o menos numerosos, pero constituyendo siempre hechos aislados e inconexos. La simultaneidad del desorden en todo el país define exactamente un estado revolucionario que ha tenido en España características especialísimas y sumamente interesantes por su coincidencia con la guerra civil.

Al final, Ernesto Anastasio aclara que acataron el laudo forzado por el Gobierno (por la Junta Consultiva de Seguros, constituida en Colegio de Amigables Componedores, según se contiene en el laudo firmado por unanimidad el 23 de noviembre de 1940),

pero que quede claro que lo hicieron por patriotismo o por disciplina, pero que la razón estaba de su parte y así:

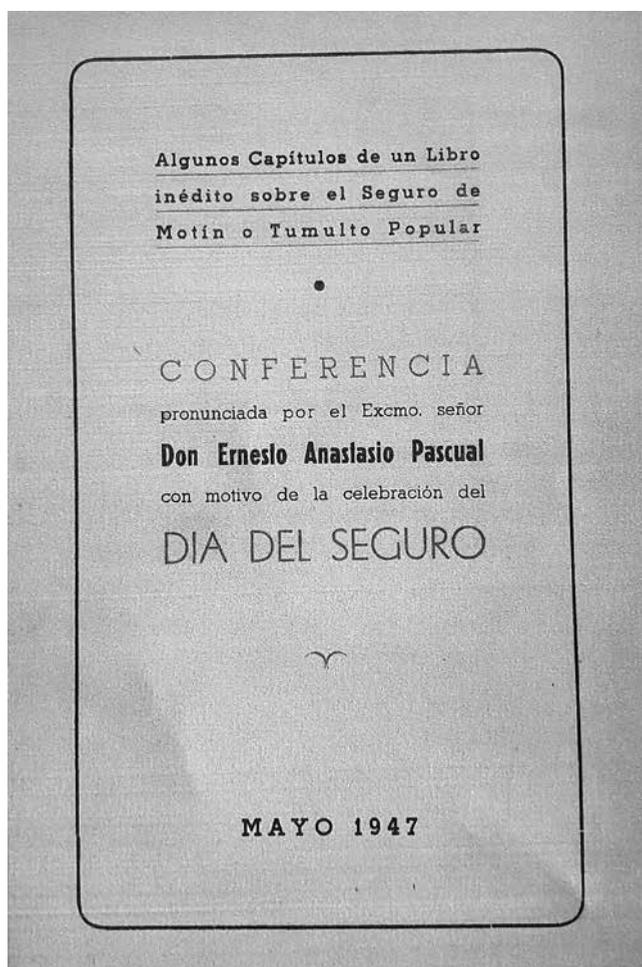
En el futuro ya no debe haber más confusiones. Toda póliza de motín deberá contener lo que entiende por motín el asegurador, para que no se le ofrezcan dudas al asegurado sobre la realidad de los riesgos que cubre. La exclusión de los hechos de guerra civil y de revolución social, así como de las requisas e incautaciones, habrá de ser terminante, y la vigencia de las cláusulas que garantizan los derechos del asegurador, perfectamente defendida. El laudo puede servir muy bien dentro de esta orientación, precisamente por lo que tiene de contrario a ella.

Cumplieron con su deber, asevera Anastasio, pero *los aseguradores que lo firmaron creen, a pesar de todo, que cumplieron su deber, pero lo cumplieron a costa de un doble sacrificio: el de violentar sus convencimientos y el de vincular su nombre a un documento que ni en sus fundamentos ni en su técnica les dejó satisfechos. Fuimos vencidos y no quisimos ser rebeldes, sino disciplinados, y no nos arrepentimos, sino que nos enorgullecemos si con ello hemos prestado un servicio a nuestra Patria.*

III.8 Dos congresos protagonizados por Ernesto Anastasio

Ernesto Anastasio Pascual fue la figura clave de dos eventos internacionales que supusieron agua de mayo para el régimen político instaurado por el general Franco, aislado internacionalmente por sus vinculaciones con el nazismo y el fascismo, derrotados Hitler y Mussolini en la II Guerra mundial. A diferencia de la gran mayoría de los personajes de la época, y de la práctica totalidad de los militares y políticos con cargos oficiales, Ernesto Anastasio hablaba un inglés más que decente, y un francés fluido, de modo que podía codearse con técnicos y empresarios extranjeros. A eso unía una amplia cultura y un serio conocimiento de los temas que trataba, además de un talante político alineado con el liberalismo que compartían buena parte de las sociedades occidentales.

El primer evento fue la reunión de técnicos de seguros, celebrada en Santander entre el 25 y el 30 de julio de 1947. Era uno de los primeros contactos internacionales del franquismo, que intentó hacer llegar a la opinión pública la idea de que España organizaba



Portada de la publicación de la conferencia de Ernesto Anastasio, en 1947, de un libro inédito sobre el seguro de motín o tumulto popular.

un “congreso internacional de seguros”. El diario *ABC* siempre habló de un congreso en sus titulares, aunque luego, en el texto, contara la verdad sobre la “reunión de técnicos”. Hay que hacer constar que el diario *La Vanguardia* nunca habló en sus informaciones de “congreso”, respetando la naturaleza de la reunión.

Lo cierto es que vinieron a España delegados de diferentes países, no muchos, la verdad, con la intención de preparar una moción sobre el riesgo catastrófico, desde la óptica de las aseguradoras, que pudiera aprobarse en un próximo congreso internacional del Seguro. Ernesto Anastasio figuraba al frente de la representación española. *ABC* publicó el 31 de julio una foto del “Delegado de España”, con un largo pie donde enumeraba los méritos del personaje: “Presidente del Consejo de Administración de La Unión y El Fénix Español, de El Fénix Español, de la Compañía Española de Reaseguros. Miembro de la Junta Consultiva de Seguros, del Consejo Superior de Reaseguros, del Consejo Ordenador de la Marina Mercante, del Comité español del Lloyd’s Register. Presidente de la Compañía Trasmediterránea, presidente de Islaña Marítima, subgobernador del Banco de Crédito Local, presidente de Atlantic, SAE (Lubricantes), presidente de Torras, SA (Hierros y aceros), presidente de la Sociedad Española de Contratas (Obras públicas). Capitán de la Marina Mercante, licenciado en Derecho y Ciencias Sociales”. De esta cita sorprenden dos puntos. El primero, la presidencia del Comité español del Lloyd’s Register, pues *La Vanguardia* del 26 de febrero de 1948, siete meses después de la reunión de técnicos del Seguro, publicaba en portada: “Se crea el Comité español del Lloyd’s Register of Shipping”. La presidencia de este Comité, informaba el diario, “ha sido encargada a don Ernesto Anastasio Pascual, que tiene el triple carácter representativo de navieros, constructores navales y aseguradores”. Consultada la “Lloyd’s Register Foundation. Information Advisor, Heritage & Education Centre”, Anne Cowne me informó que “Our first offices in Spain were in Bilbao, Barcelona and Cadiz in 1884, but the first Lloyd’s Register Spanish Committee was formed in 1947 and they first sat on 26th January 1950 under the chairmanship of Ernest Anastasio Pascual”. Es decir que, en efecto, en 1947, el Comité español ya estaba creado, aunque no celebrara su primera sesión hasta enero de 1950. La segunda sorpresa es ver añadida a la licenciatura en Derecho, otra de Ciencias Sociales.

Los delegados extranjeros presentes, la mayoría vinculados a la Unión y El Fénix, representaban, según las informaciones oficiales, a Francia, Cuba, Estados Unidos, Portugal, Bélgica, Colombia, Brasil y Filipinas. En realidad, los delegados se representaban a sí mismos y, como mucho, a sus empresas. No olvidemos que se trataba tan sólo de una reunión de expertos, aunque ciertamente el régimen no desaprovechó la ocasión para hacerse visible. El ministro de Hacienda, el alcalde de Santander, los jefes sindicales y los jefes locales del Movimiento, además del director general de Seguros, que estuvo presente en todas las sesiones, se reservaron algún momento de gloria, pronunciar algunas palabras que al día siguiente la prensa magnificaría, o hacer unas declaraciones que serían titular de los diarios.

Ernesto Anastasio se limitó a trabajar con discreción, aguantando que los jefes se pavonearan a gusto -el peaje de haber ganado la guerra- y a consensuar una declaración final que definía el riesgo catastrófico como “el ocasionado por una causa generalmente extraordinaria, procedente de hechos de la naturaleza o de conflictos humanos, afectando a las personas y a las cosas; de amplitud y de volumen económico desacostumbrado en sus efectos inmediatos y mediatos que no ofrecen actualmente carácter de periodicidad previsible y que, por tanto, no responde a la regularidad estadística dentro de la concepción científica contemporánea”. Los expertos reunidos en Santander pedían también que, además de afinar la definición anterior, se estudiara la posibilidad de “crear una oficina desinteresada y profesional, encargada de fijar los cuadros de los estudios monográficos (históricos y técnicos), de reunir estos últimos y apenas aparezca la posibilidad de Seguro, establecer las bases para: a) Fijar la prima del riesgo de catástrofe; b) Formar la reserva de seguridad; c) Descripción geográfica de los riesgos y establecimiento del importe total del valor de los riesgos de cada una de las circunscripciones geográficas”. Anastasio nunca recordó esa reunión de expertos, cuyas conclusiones no sirvieron para nada. En el fondo, sólo fue una excusa para que el régimen remendara su soledad en el concierto internacional.

El segundo evento, una asamblea plenaria del Comité Marítimo Internacional (CMI), celebrada en los locales del Instituto Nacional de Previsión de Madrid, calle Alcalá, 56, entre el domingo 18 y el sábado 24 de septiembre de 1955, gozó de mucho más em-

paque. Para la Historia ha quedado como Conferencia Internacional de Derecho Marítimo, Madrid 1955. Así lo vendieron los medios de comunicación y al Comité Marítimo Internacional (CMI) le pareció bien. Los tiempos habían cambiado, en el año 1955 Franco estaba asentado en el poder, y la materia a tratar tenía un enorme interés internacional. Además, la organización corrió a cargo de la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM), presidida por Ernesto Anastasio y ajena al poder político.

El Comité Marítimo Internacional, una organización no gubernamental sin ánimo de lucro, se creó en Bélgica, en 1897, con sede en Amberes, para unificar las reglas del Derecho marítimo. En palabras del propio CMI: “is the oldest organization in the world that is exclusively concerned with the unification of maritime law and related commercial practices”. En 1955, el CMI había celebrado veintitrés conferencias diplomáticas con el resultado de nueve convenios internacionales firmados, algunos tan importantes como el que trata de la unificación de ciertas reglas relativas al Conocimiento de Embarque (agosto 1924); el de privilegios e hipotecas marítimas (abril 1926); y el convenio sobre competencia civil en materia de abordajes (mayo de 1952).

La Asociación Española de Derecho Marítimo se fundó el 10 de enero de 1949, dentro del Comité Marítimo Internacional, merced al tesón de Pelegrín Benito y a la disposición de Ernesto Anastasio. Sucesivamente se crearon los comités de Valencia, Barcelona, Bilbao, Las Palmas y Galicia. La asociación española participó en la asamblea que el CMI celebró en Nápoles en 1952; y en la conferencia diplomática de Bruselas de mayo de 1953, con asistencia de delegados de 33 países.

En el volumen de la *Revista Española de Derecho Marítimo* homenaje a Ernesto Anastasio, enero de 1969, se reproduce el artículo de Pelegrín Benito, escrito en diciembre de 1950 y publicado en el primer número de la revista, enero de 1951, donde el secretario de la asociación explica las vicisitudes del nacimiento de la AEDM y sobre todo las dificultades que tuvo que vencer para ser admitido y reconocido por el Comité Marítimo Internacional. Explica que acudió a Ernesto Anastasio “postulado nacional decisivo para coordinar los ideales e intereses que yo quería movilizar. Por ello todos mis esfuerzos se dirigieron desde el primer momento a conquistar su ánimo para decidirle a patrocinar mis planes, tomando

parte y responsabilidad en su preparación y cumplimiento”. Para su sorpresa, Pelegrín Benito no se encontró con la resistencia y las evasivas que esperaba, fundadas en las muchas ocupaciones y el escaso tiempo disponible del presidente del Comité español del Lloyd’s Register, la mítica Sociedad de Clasificación inglesa, y de Trasmediterránea y de la Unión y El Fénix, entre otras muchas. Ernesto Anastasio le escuchó con tan buena disposición (“Esta es otra de sus virtudes, saber escuchar y preguntar sin interrumpir...”, anota Pelegrín Benito), que inmediatamente aceptó integrarse en el proyecto. Con Ernesto Anastasio al frente de la AEDM todo fue fácil y rápido. Se abrieron las puertas y se derribaron las resistencias. En su escrito de 1950, Benito reconoce que la intervención de Ernesto Anastasio resultó fundamental para que la asociación española fuera admitida en el CMI como miembro de pleno derecho. Anastasio ejerció la presidencia de la AEDM hasta mayo de 1957, y desde entonces figuró como presidente honorario. En la labor ejecutiva le sustituyó su discípulo y colaborador en La Unión y El Fénix, Luis Hermida, un hombre de *fabulosa capacidad de trabajo, que todo se lo debía a sí mismo, y que no era Letrado ni necesitaba serlo porque poseía un agudo sentido crítico y jurídico. Era un gran asegurador especializado, además, en los problemas del transporte marítimo*, según lo definió Ernesto Anastasio en una conferencia pronunciada en Madrid el 6 de noviembre de 1964, poco después de la muerte de Luis Hermida. Tras el fallecimiento de Hermida, los miembros de la AEDM insistieron a Ernesto Anastasio para que retomara la presidencia ejecutiva de la Asociación, de modo que Anastasio fue simultáneamente presidente honorario y presidente ejecutivo durante cuatro años, hasta finales de 1967, cuando le entregó el testigo de la presidencia efectiva de la AEDM a Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate.

La celebración en Madrid de la Conferencia Internacional de Derecho Marítimo fue aprobada por unanimidad en la reunión que el CMI mantuvo en la ciudad de Brighton, al sur de Inglaterra, en septiembre de 1954. El CMI estaba entonces presidido por Albert Lilar, que dirigió el CMI entre 1947 y 1976, un prestigioso jurista belga, buen conocedor de la historia y la cultura española, que además ocupaba la cartera de Justicia del Gobierno de Bruselas. La conferencia había de analizar la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques; los derechos de los pasajeros por mar

en caso de accidente; las cláusulas de los conocimientos de embarque y la práctica de las llamadas cartas de garantía en las operaciones comerciales y bancarias relacionadas con el comercio exterior; y la regulación internacional de polizonaje o embarque clandestino de pasajeros. Un temario excesivo que en la práctica quedó limitado al debate sobre la responsabilidad del naviero por los daños ocasionados por el buque, un tema conexo al de la responsabilidad del capitán por daños a la carga, al que Ernesto Anastasio se había referido en numerosas ocasiones; con especial detenimiento en la conferencia de 1949, “Problemas de la marina mercante”, en la que aprovechó para insistir en la idea de que los *insoportables gastos portuarios* conducen a la ruina a la navegación de cabotaje.

Ernesto Anastasio confesó años después que creía firmemente que no estaban en condiciones todavía para recibir decorosamente al Comité Marítimo Internacional en reunión plenaria, así que desde que conocieron la decisión, el presidente y el secretario de la AEDM se pusieron a organizar los detalles del evento. Formaron una comisión organizadora (con el presidente de Trasatlántica y Luis Hermida, entre otros), y ofrecieron la presidencia de honor al jefe del Estado, quien, en una audiencia concedida a los responsables de la AEDM, con Anastasio al frente, el 22 de junio de 1955, aceptó la propuesta. El diario *ABC* dedicó al evento la gran foto de portada del día siguiente.

La impecable organización de la Conferencia probó el buen hacer de Anastasio, su preocupación por el trabajo bien hecho. Con objeto de contar con los apoyos oficiales imprescindibles en aquellos tiempos para garantizar el éxito de cualquier iniciativa, involucraron al generalísimo. Para ensayar con la máxima verosimilitud posible el desarrollo de la Conferencia internacional, Anastasio y Benito organizaron en Valencia, en el salón de sesiones del Ayuntamiento, a finales de abril de 1955, la Primera Semana Valenciana de Derecho Marítimo. El primer día actuó de ponente el presidente del Comité de Valencia de la AEDM, Alvaro Calvo, quien habló sobre: “El Comité Marítimo Internacional y la unificación del derecho marítimo”. Al día siguiente, la conferencia corrió a cargo del decano del Colegio de Abogados, Eduardo Meller. El miércoles, habló Juan Bautista Monfort Belenguer sobre: “Salvamentos y hallazgos marítimos”. El jueves, Domingo García, sobre “Los seguros marítimos”. Al día siguiente, Juan Bover,



Recepción en el palacio de El Pardo a la comisión organizadora del Congreso de Derecho Marítimo, Madrid 1955. En primer plano, el jefe del Estado, Francisco Franco, y Ernesto Anastasio. Foto publicada en la portada del diario *ABC* del jueves 23 de junio de 1955.

sobre “Los accidentes del trabajo en el mar”. Y el sábado, día de la clausura, Francisco Fariñas, coronel auditor de la Armada, disertó sobre “Averías y las reglas de York y Amberes”. Clausuró la semana, con un breve discurso, el presidente de la AEDM y de la comisión organizadora de la Conferencia Internacional de Derecho Marítimo de Madrid, Ernesto Anastasio Pascual. Y para entrenar a quienes pensaban asistir a la Conferencia, “estudiar y divulgar el objeto y los temas que serán examinados”, organizaron entre el 27 de junio y el 7 de julio una serie de cinco conferencias, con posterior debate, que tuvieron lugar en la sede de la Cámara de Comercio de Madrid. Ernesto Anastasio fue el primer ponente: “La conferencia de Derecho Marítimo de Madrid de 1955. Su objeto e importancia. Proyectos relativos a la limitación de responsabilidad de los navieros”. En los días sucesivos, hablarían Álvaro Calvo Alfageme, sobre la historia y los trabajos del CMI; José Luis Azcárraga, sobre la regulación internacional del polizonaje; Pelegrín Benito, sobre los problemas de las cartas de garantía; y Luis Hermita sobre “La limitación de responsabilidad de los navieros y el Seguro marítimo”.

Conociendo estos preparativos, el diario vespertino *Madrid* publicó el día anterior a la inauguración del congreso una nota de felicitación a Anastasio y a Benito:

A pocas horas del feliz acontecimiento que vive España, séanos permitido enviar nuestra más cordial enhorabuena a cuantos componen la Asociación Española de Derecho Marítimo, de manera destacada a su ilustre Presidente Don Ernesto Anastasio y a su Secretario General Don Pelegrín Benito, artífices de las reuniones que empiezan mañana y que sitúan el nombre de la capital de España en el vasto campo del Derecho Marítimo Internacional.

Obviamente, la Conferencia Internacional de Derecho Marítimo, Madrid 1955, resultó un éxito. Asistieron delegados de 19 países: Alemania, Argentina, Bélgica, Canadá, Colombia, Chile, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Italia, Japón, Noruega, Suecia y Suiza. Y se registraron más de doscientas personas, entre las cuales buena parte de los asistentes al congreso de la Unión Internacional de

Abogados, cuyo vicepresidente, el español Juan Leyra, convenció a la cúpula de la Unión para aprovechar la conferencia de Madrid. Dos acontecimientos al precio de uno.

Las sesiones de trabajo se centraron, sobre todo, en el tema de la responsabilidad de los armadores en caso de accidente y su limitación. Los ingleses traían una propuesta ya elaborada: limitar la responsabilidad civil del armador a 24 libras por tonelada de registro bruto, para daños; y 50 libras para lesiones y muerte. El plenario de la Conferencia aprobó la propuesta inglesa, limitando a 40 libras por tonelada de registro bruto, en vez de 50, la indemnización máxima por daños personales. La delegación española, que encabezaba Joaquín Garrigues, defendió limitar la responsabilidad civil del armador, en todos los casos, al valor del buque, pero finalmente, ante la perspectiva de tener que aceptar una no limitación de responsabilidad se adhirieron al convenio inglés, que tuvo en contra el voto de Estados Unidos y la abstención de Grecia, Japón, Suecia y Dinamarca. España consiguió, no obstante, que los barcos menores de 300 toneladas de arqueo bruto pudieran optar por el sistema inglés o por el valor del buque sano en el momento del accidente.

Para los anales del Derecho Marítimo, la Conferencia de Madrid, es recordada porque en ella se aprobó el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad de los propietarios de Buques, pero los delegados extranjeros habrían de recordar, sobre todo, la fastuosa fiesta campera que les ofreció el tercer marqués de Comillas, Juan Antonio Güell López, presidente de Trasatlántica, en su finca El Alamín. Memorable.

III.9 Presidente de la organización de navieros españoles

Aunque la historia oficial, publicada en el número especial del órgano de información de la Asociación de Navieros Españoles al cumplir ésta 25 años de existencia, afirma que “tuvo su inicio en 1952 con el nombre de Oficema”, basándose, supongo, en la orden de 29 de febrero de 1952, que le confería amplias facultades públicas y semipúblicas, lo cierto es que hay



Ernesto Anastasio en su domicilio de la calle Almagro de Madrid.
Foto de Gyenes realizada hacia 1959 o 1960

que fechar el nacimiento de la Oficina Central Marítima en 1951. Así lo dejó escrito Ernesto Anastasio en el número de la revista correspondiente a enero de 1961: *El día 29 de mayo del año que acaba de empezar se cumplirán los diez primeros de la creación de la Oficina Central Marítima*. Hay unanimidad, sin embargo, en atribuir el inicio de Oficema “a un Convenio Naviero suscrito por todas las navieras comprometiendo a limitar la competencia y ayudar al Estado en sus decisiones por el bien de la nación”. Anastasio lo explicó con más gracia y mayor precisión:

La creación de “Oficema” se inspiró fundamentalmente en el deseo de resolver un grave problema que no podía ser soslayado por el Gobierno. Lo planteaba la necesidad de atender con acierto a las exigencias del tráfico marítimo interior y exterior, de tal modo que el transporte de mercancías de interés nacional quedara asegurado. Para ello había que disponer de los buques más adecuados, en número suficiente para cubrir las necesidades nacionales con fletes tasados, si se consideraban excesivos los corrientes en el comercio libre, y ello implicaba un sacrificio difícil de distribuir equitativamente entre todos los navieros.

Es decir, la vieja idea de Ernesto Anastasio de coordinar y planificar el transporte marítimo, sin merma de la libertad de empresa, con el objetivo de evitar fluctuaciones de los fletes, causantes de la euforia y la ruina de los navieros menos avisados, y al mismo tiempo garantizar el suministro al país de las mercancías necesarias a un precio razonable, mitigando los vaivenes del mercado.

En un régimen de plena y absoluta libertad, cada naviero dispone de sus buques como mejor le parece, según conviene a su particular interés. Donde sabe que existe un flete interesante para su negocio, acude a buscarlo, y procediendo de este modo, prescindiendo de una orientación de carácter general, se puede dar con frecuencia el caso de un exceso de capacidad de bodegas que se ofrece para un transporte determinado, mientras en otros se carece de la indispensable para que las actividades no se paralizen por falta de cabida. La Oficina Central Marítima tiende a evitar que esto suceda, con perjuicio para los propios navieros y para la economía general del país (Ernesto Anastasio en el Boletín de Oficema, número 1, junio de 1955)

Una idea que ya sugirió en la entrevista a Antonio Lázaro, “Habla un armador”, publicado en el *Boletín* de la Asociación Náu-

tica Española número 39, 1 de septiembre de 1905, y que maduró en los años de la I Guerra Mundial. Volvamos al artículo de Anas-tasio publicado en la revista Oficema en enero de 1961:

El caso no era nuevo. En la primera guerra mundial adquirió proporciones muy graves un problema que era exactamente el mismo y que fue resuelto de manera distinta. Nuestra flota era notoriamente insuficiente para cubrir las necesidades de nuestro tráfico marítimo interior y exterior, y los fletes se elevaron, llegando a alcanzar cifras que nos parecían astronómicas. El tonelaje extranjero que había sobrevivido a las luchas navales, tenía mucho que hacer atendiendo al aprovechamiento de sus países respectivos y a la reconstrucción de sus economías destruidas. La nuestra, la economía española, no hubiera podido soportar sin peligro de una crisis muy grave los precios de ciertas mercancías fundamentales para la vida del país, precisamente a consecuencia del encarecimiento de los fletes. Y el Gobierno comenzó a requisar los barcos que le hacían falta para asegurar las importaciones de cereales con preferencia a cualesquiera otras, porque eran las más urgentes, sin que estas requisas se acomodaran en muchos casos a la utilización inteligente de las unidades más adecuadas. Para ilustrar esta referencia con un ejemplo, citaré el caso de la requisita del vapor "Capitán Segarra", de la Compañía Trasmediterránea, que fué enviado en lastre a Buenos Aires para tomar una cantidad de trigo que no excedería seguramente de mil quinientas toneladas, que es la capacidad máxima de carga útil del barco en cuestión para un viaje trasatlántico. Se le asignó al buque un flete de ciento cincuenta pesetas la tonelada. El flete corriente internacional excedía de las mil y el quebranto sufrido por el armador se estimaba, de acuerdo con estas cifras, suponiendo cierta la última, en ochocientas cincuenta pesetas la tonelada, que, multiplicadas por las mil quinientas que suponemos transportadas, producían un total quebranto para el armador de un millón doscientas setenta y cinco mil pesetas. La elección del buque requisado no pudo ser más desacertada en este caso, y la liquidación del viaje fué, como era de prever, un verdadero desastre. Ahora bien, ese quebranto de un millón doscientas setenta y cinco mil pesetas no debía soportarlo solamente el armador del buque, sino todos los armadores de todos los buques españoles a prorrata de su tonelaje respectivo, corregida esta prorrata mediante unos coeficientes que se fundaban en el grado de rendimiento que se podía atribuir a cada buque, con arreglo a sus características comerciales en relación con el tráfico de carga. Se estableció, pues, una cuenta en la que se abonaba a cada armador el quebranto que hubiera recibido por la reducción del flete que percibió, en relación con el corriente en el tráfico libre, y esa cantidad se cargaba en la misma cuenta para derramarla entre todos los componentes del conjunto naviero español. He venido subrayando la

palabra quebranto y la palabra derrama, porque una junta, llamada de quebrantos y derramas, fué la encargada de resolver el problema de la equitativa aportación de los navieros a la llamada urgente del Gobierno para lograr el completo abastecimiento del país, durante y después de una guerra colosal en la que gozamos del privilegio inapreciable de la neutralidad.

Previo a esta lección de Historia, Ernesto Anastasio aprovechó el elogio al almirante Rotaeche, subsecretario de Marina Mercante, para pedir rango de ministerio para los asuntos marítimos. Asegura que la creación de Oficema no fue un hecho espontáneo o casual, sino *sugerido y meditado. El paso del almirante don Jesús María de Rotaeche por la Subsecretaría de la Marina Mercante habrá de ser siempre recordado por los navieros con admiración y con gratitud; con admiración, por la inigualada competencia con que supo desempeñar un cargo de tanta responsabilidad que, por muchísimas razones que no son de este momento, merece la categoría de Ministro.* Insiste en la misma idea al acabar el artículo, cuando reproduce una resolución aprobada en el Congreso Marítimo de 1901 que organizó la Liga Marítima Española: “Que se debe decidir la personalidad de la Marina Mercante en el Estado español: darle representación adecuada a su importancia y organizar de manera estable y con toda la posible autonomía, la dirección y administración de las industrias marítimas, reuniendo e integrando todos los asuntos de navegación y comercio marítimo y los servicios que le son inherentes, para asegurar el concierto sistemático entre ellos”.

A continuación, comenta el papel de Oficema en la nueva situación:

La misión que fundamentalmente se le encargó a la Oficina Central Marítima ha sido bien cumplida, “estableciendo la unidad de acción necesaria para atender convenientemente a las exigencias del tráfico marítimo interior y exterior de mercancías de interés nacional”, colaborando eficazmente con la Superioridad en el fomento de la Marina Mercante considerado como “interés patrio fundamental”. Y el éxito de “Oficema” ha sido definitivo. No ha hecho falta la creación de ningún Organismo interpuesto para resolver el arduo problema de repartir entre todos los navieros la carga de su contribución a las necesidades públicas.

Ninguna duda cabe que el papel de Ernesto Anastasio en la firma del Convenio Naviero y en el nacimiento de Oficema resul-



Ernesto Anastasio, de pie, en un banquete en Valencia a mediados de los años 1960
(archivo de la familia)



Ernesto Anastasio Pascual con cuatro nietos, hijos de Ernesto Anastasio Pastor, hacia 1960 (archivo de la familia)

tó decisiva. En 1951, Ernesto Anastasio atesoraba una sabiduría y una experiencia en el mundo marítimo que hacían imprescindible su participación en cualquier iniciativa que implicara soluciones colectivas.

La primera asamblea de Oficema tuvo lugar el 17 de abril de 1952, con presencia de 172 buques: 75 de cabotaje, 58 dedicados al *tramp*; y 39 en líneas regulares internacionales. Fue elegido presidente Alejandro Zubizarreta, jefe de máquinas, presidente de Naviera Vascongada, un hombre ligado al grupo Aznar. En la asamblea del siguiente año fue sustituido por Ernesto Anastasio, que actuó de presidente desde 1953 hasta la asamblea de 1957, agotando el plazo máximo en la presidencia establecido por los estatutos. Tomó el relevo Eduardo Aznar Coste.

Fiel a sus ideas y a su trayectoria, la presidencia de Anastasio se caracterizó por la constante preocupación de reforzar la unidad de los navieros españoles. Para ello, como había hecho en 1902 tras la fundación de la Asociación Náutica Española, creó en 1955 el *Boletín Informativo de la Oficina Central Marítima*.

Además de la identidad del nombre, Boletín en ambos casos, Ernesto Anastasio se apoya en los mismos argumentos para defender la utilidad y la necesidad de la publicación: vínculo entre afiliados, expresión de anhelos, difusión de conocimientos y experiencias e informaciones económicas y profesionales de interés para el sector. *Con modestia. Con vocación de servicio*. Tocando temas parecidos: la flota mundial, las clasificadoras, los problemas del personal embarcado, la formación de las tripulaciones, el estado de los fletes, la actuación de las autoridades marítimas, etc. En ambos *Boletines*, Ernesto Anastasio se reservaba para sí la redacción de los editoriales.

Si leemos en paralelo los textos que redactó Ernesto Anastasio en junio de 1902 para el primer y el segundo *Boletín Náutico*, de la Asociación Náutica Española, y lo comparamos con el editorial del *Boletín de Oficema* de junio de 1955, 53 años después, las semejanzas son asombrosas, con las lógicas diferencias entre una organización sindical y una organización patronal. Ambos textos se inician con un discurso sobre la realidad del sector. *Mucho, muchísimo tenemos que luchar todos cuantos por la prosperidad de la Marina Mercante trabajamos; pero con tesón y escudados en la razón que sin disputa nos asiste llegaremos a la meta de nuestras aspiraciones, que no son otras que la*

mayor brillantez de ambas Marinas, escribió Anastasio en 1902; Nadie puede poner en duda a estas alturas el carácter eminentemente nacional y de interés público de nuestra Marina Mercante, escribió en 1955. Oficema permite que los navieros se conozcan y que se presenten unidos ante el poder Público (...) Resulta por tanto, evidente, que la organización naviera a efectos de su propia defensa no resultaría completa sin crear un órgano de comunicación entre los navieros que sea expresión de los anhelos colectivos, afirmó en 1955; el crecimiento de la ANE, sostenía Anastasio en 1902, ha traído consigo la necesidad de fomentar la comunicación, para llevar al conocimiento individual el detalle de las gestiones que por la Asociación se verifiquen, sirviendo al propio tiempo de activa propaganda; ya que la publicidad de lo que signifique nuestra personalidad colectiva ante todas aquellas corporaciones particulares y oficiales creadas para el fomento o defensa de intereses marítimos, ha de ser la más poderosa palanca que venza al enemigo.

Presidida por Anastasio, Oficema jugó un papel significativo en la organización del Congreso Internacional de Derecho Marítimo, y se empleó a fondo -Ernesto Anastasio era todo un experto- para que la Ley de 12 de mayo de 1956, de protección y renovación de la flota mercante española, más conocida como ley del millón de toneladas, contentara los intereses de los navieros. Lo consiguió a medias. La ley preveía la construcción de un millón de toneladas en 10 años, objetivo que Anastasio puso en duda en textos del *Boletín* y, sobre todo, en su discurso de la Asamblea General de armadores de 6 de julio de 1956. Los navieros abogaban por la libertad plena a la hora de encargar la construcción de buques allí donde les pareciera mejor, sin obligarse a pasar por los astilleros españoles, pero la ley, cuyo objetivo real era la protección de esos mismos astilleros, no lo permitió.

Fue Ernesto Anastasio quien instauró la costumbre de celebrar una comida después de la asamblea anual de armadores, a la que se invitaba a las autoridades políticas más vinculadas a la marina mercante a fin de transmitirles las conclusiones aprobadas. Esa costumbre sigue en vigor hoy día, ya convertida en norma de la organización, que ya no se llama Oficema, sino Anave, desde que el 26 de mayo de 1977, tras un intento baldío de reforma de estatutos en 1976, utilizando los canales abiertos por la Ley de Asociaciones Sindicales, la Oficina Central Marítima se transformó en la Asociación de Navieros Españoles, integrando en su seno a la práctica totalidad de los armadores.

III.10 La hora del tránsito

“La mer, la mer, toujours recommencé!” escribió el poeta Verlaine. “Et d’une chanson d’amour a bercé mon coeur pour la vie”, cantaba el trovador Charles Trenet (y también François Hardy, una versión injustamente ignorada). Versos y metáforas que podía haber hecho suyos Ernesto Anastasio, que dominaba perfectamente la lengua francesa. La mar se renueva sin parar y a los marinos les acuna el corazón para la vida.

Ernesto Anastasio Pascual empezó su tránsito hacia la muerte cuando dimitió de presidente de la Compañía Trasmediterránea, a la edad de 77 años. Tardaría once años en morir, cuando le faltaba un día para cumplir exactamente 67 años desde que obtuvo el nombramiento de capitán de la marina mercante.

No fueron once años contemplativos. Al contrario, cuando superó la enfermedad que le obligó a dejar su responsabilidad en la gran naviera, volvió a una actividad frenética de conferencias, actos sociales, y las presidencias de La Unión y el Fénix, Rebarsa, Lloyd’s, Isleña Marítima y Unión Naval de Levante, entre otras. Una actividad que continuaba una línea recta de la que nunca se apartó. Cuando en 1902 luchaba por mejorar las condiciones laborales de los trabajadores de la marina mercante; cuando en 1908 fundó la Federación de Prácticos de Puerto de España y la Mutua Benéfica; cuando participaba plenamente involucrado en los órganos consultivos de puertos, navegación y transporte marítimo; cuando puso los cimientos organizativos de Trasmediterránea y de Campsa; cuando se entregó al Seguro al comprender el inmenso valor de la institución para el desarrollo de la economía; cuando, en fin, se comprometió en un partido político y más tarde aceptó dirigir la asociación de navieros, en todas esas etapas Ernesto Anastasio trabajaba para la mejora y el progreso de la sociedad. Demasiado culto e inteligente para adorar la acumulación de dinero, optó siempre por aquello que creyó serviría mejor a los ciudadanos del país. Y en esa línea nunca se escondió ni dejó que otros dieran la cara y se fajaran en primera línea con los conflictos, mientras él contabilizaba los beneficios. Nunca practicó esa cobardía ni se permitió opinión alguna que denigrara a las personas. En lenguaje actual, podríamos decir que fue un ejemplo de actitud positiva, de pensamiento proactivo y no reactivo. ¿Surgían esas cuali-

dades de su profesión y de su experiencia marinera, como a veces pareció sugerir? Me gustaría creerlo, pero tengo dudas. La mar profesional te exige esfuerzo y solidaridad, te enseña a respetar a las personas que forman parte de tu tripulación, cualquiera sea su función a bordo, y te forma en la cultura del esfuerzo y de la disciplina. Grandes valores, sin duda. Pero para llegar a superar el horizonte marino hace falta mucho más. No basta con eso.

Los largos once años que transcurren entre la dimisión en Trasmediterránea y su fallecimiento son años de reconocimiento, de homenajes y conmemoraciones; pero también de conferencias y de discursos ante los accionistas; de reuniones y de decisiones que debieron costarle no pocas cavilaciones. Así, por ejemplo, el acuerdo tomado en Unión Naval de Levante el 12 de junio de 1962 de consumir la absorción de la Isleña Marítima por el procedimiento de poner en venta las acciones de la naviera que poseían los accionistas del astillero, el mayor de los cuales era Trasmediterránea. Esa operación, en apariencia sencilla, comportó muchas horas de reuniones, muchos consensos tejidos con paciencia para garantizar que los accionistas de UNL, el Banco Central como exponente, acudirían a la oferta. El Banco Central formaba parte del capital de UNL a través de su entrada en 1956 en el accionariado de Isleña Marítima.

Esos años finales, en los que hay que enterrar a los amigos y la tristeza puede más que la alegría de permanecer, se hacen largos, pero pasan sin que nos demos cuenta. El 12 de diciembre de 1959 murió Pablo Garnica, por quien Ernesto Anastasio sentía un enorme afecto. En 1964 se fue Luis Hermida y poco después Montfort Belenguer, dos amigos y colegas. Antes, en marzo de 1962 había muerto en Madrid Juan March Ordinas, cuyo cadáver fue trasladado a Mallorca en el ferry CIUDAD DE BARCELONA.

En 1967, en las palabras que pronunció en el homenaje del Seguro, reconoció que se hallaba *en aquella fase de la vida en que todo declina; con fallos en el discurso y en el pensamiento, con una evidente e irremediable debilidad sensorial. Oigo menos, veo peor, ando con dificultad, tengo, en suma, una edad muy avanzada, y como estoy aquí por el afecto que os tengo a todos, no haríais bien, si me juzgarais con excesiva severidad (...)* Yo no vengo ahora, sino que me voy; no asciendo, sino que declino; no sugiero la alegría de un amanecer, sino el cansancio, la tristeza de las últimas horas del sol crepuscular de la tarde. Con la legítima avaricia de aprovecharlos, compren-

deréis que yo no podía renunciar a estos momentos de felicidad, bien ganada a lo largo de una conducta honesta.

Finalmente, el día 6 de enero de 1969 falleció en su casa de Madrid. En el momento de su muerte ostentaba la presidencia efectiva de Unión Naval de Levante; Remolcadores de Barcelona, SA; Torras, SA; Distribuidora Petrolífera Española, SA; Sociedad Española de Contratas, SA; Sociedad Española de Asfaltos Colol, SA; y del Comité Español del Lloyd's Register of Shipping. Seguía como consejero en La Unión y El Fénix Español; Productos Asfálticos, SA; y Fuerzas Eléctricas de Cataluña. Y era presidente honorario de Trasmediterránea, La Unión y El Fénix Español, la Asociación Española de Derecho Marítimo y el Ateneo Marítimo de Valencia.

Todos los diarios de España publicaron la noticia de su muerte y del funeral que se celebró el día 7 de enero, al menos con noticias servidas por las agencias Cifra, Pyresa y Logos. Las dos primeras afirmaban que poco antes de morir, Ernesto Anastasio dejó escrita de su puño y letra la esquila mortuoria que publicaron los periódicos, “modelo de sencillez y humildad”.

ERNESTO ANASTASIO PASCUAL

Ha fallecido el día 6 de enero de 1969, habiendo recibido los santos sacramentos y la bendición de Su Santidad

Su director espiritual, el padre Amado, franciscano; sus hijos Rosario, María Dolores, María Antonia, Ernesto, José Vicente y María del Carmen; hijos políticos, hermana política, nietos y nietos políticos, bisnietos, sobrinos y demás familia, y sus fieles servidoras

María, Irene y Angelita, al participar tan dolorosa pérdida comunican que el funeral “corpore insepulto”, a continuación del cual será el entierro, tendrá lugar en San Fermín de los Navarros (avenida Eduardo Dato), a las diez de la mañana del 7 de enero, para ser inhumado en el cementerio de Nuestra Señora de la Almudena.

EPÍLOGO

El fallecimiento de Ernesto Anastasio Pascual supuso una gran pérdida para el país, afirmó *El Economista* el 11 de enero de 1969:

Hombres de su capacidad de creación, de su profundidad y acierto en la visión empresarial, que contaba con tan excelentes dotes de mando, son difíciles de encontrar y representan una pérdida dolorosa y, de momento, irreparable en el activo económico del país, que en su parte más valiosa se funda en estos hombres de mando, que hacen fructíferas las más difíciles empresas y expanden la riqueza de la nación con su acción creadora.

Descrito como “gran amigo y maestro de los periodistas económicos”, *El Economista* le otorga “enorme simpatía y agudo sentido del humor (...) Un hombre de inteligencia clara, un gran luchador, de una enorme capacidad de trabajo”. La biografía de Ernesto Anastasio, publicó el *Diario de Cádiz*, 10 de enero de 1969, “es una demostración permanente de lo que puede la voluntad férrea de un hombre, cuando siente un espíritu de superación capaz de borrar todos los obstáculos y todas las barreras, pues fue escalando una a una todas las posiciones que alcanzó en la vida con un admirable derroche de energía y de tesón”. Tuvo una intervención decisiva “en el establecimiento de empresas de fundamental importancia para la economía española”, sentenció la Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana, suplemento de 1969-1970, editorial Espasa Calpe.

Víctor Hugo escribió en su día que una sociedad puede prescindir de reyes y cortesanos, de aristócratas, de políticos, obispos e incluso de algunos artistas, pero se quedaría coja, estancada, si no tuviera a esos profesionales y esas personas que con su trabajo crean riqueza y llevan adelante el país. Hugo rendía homenaje a la burguesía, la clase ascendente en el siglo XVIII que triunfó en las naciones ganadoras de la revolución industrial. La clase hacendosa que se preocupa por crear, por innovar y por hacer cada día un mundo mejor. Ernesto Anastasio fue un ejemplo cabal de ese tipo

de personas imprescindibles. Desde un origen humilde, con talento, esfuerzo y tesón llegó a las máximas responsabilidades económicas y sociales del país. “Don Ernesto Anastasio era antes que nada un gran señor (...) Valencia y España han perdido a uno de los grandes de la iniciativa, uno de esos grandes señores, sin cuya contribución sería muy difícil que ahora pudiéramos hacer balance de muchas gracias que no sabemos de dónde nos han llegado”, escribió José Antonio Revilla, en *Arriba*, 15 de enero de 1969. Montfort Belenguer puso el acento en que cuanto consiguió Ernesto Anastasio fue “a pulso, con su propio y personal esfuerzo, sin más bagaje que su talento excepcional, su proverbial afán de acometer y sustentar empresas, y su fuerte dosis de humanidad (...) Tenía además la sencillez de los grandes hombres (...) gigantesca personalidad (...) Don Ernesto Anastasio fue todo un capitán que tan buenas experiencias supo extraer mandando barcos”. Y concluye: a todos merecía “admiración, respeto, afecto y gratitud” (*Valencia Fruits*, 19 de enero 69, “El gran ejemplo de D. Ernesto Anastasio”).

Supo además unirse a un hombre genial, José Juan Dómine, del que fue un leal amigo toda la vida. Una suerte que esa unión se mantuviera firme hasta la muerte.

Enemigo de alharacas y oropeles, Anastasio rechazó cuantos cargos políticos y títulos nobiliarios le fueron sugeridos por la República y por el franquismo. Fue un trabajador incansable que quiso construir una sociedad mejor, más justa y más próspera. Mientras no tuvo a su cargo a miles de trabajadores, fue un sindicalista lúcido y crítico, enemigo de las grandes palabras que enardecen a las masas y no significan nada, pues cada uno les da el valor que le viene en gana; y partidario de la fuerza de la razón y el diálogo. Cuando pasó a levantar y mantener grandes proyectos empresariales aprendió a relacionarse con los poderes públicos, políticos, religiosos y sociales sin anteponer sus ideas sobre las necesidades de la empresa. Manifestó siempre un escrupuloso respeto por las personas que encarnaban esos poderes, sin que ello obstara para discutir las decisiones que pudieran tomar en cada momento, pero sin cuestionar públicamente los fundamentos de su rango y posición.

Fue un hombre inclinado hacia la República y creyente católico hasta donde le era exigible por el entorno social. Nunca quiso participar de los fastos del franquismo ni aprovecharse de las oportunidades que la dictadura deparaba a la ambición sin escrú-

pulos. Esa era una parte de su grandeza. La otra, su gran inteligencia y su inmensa voluntad de trabajo.

Julian Amich, que le conoció cuando ejercía de práctico en Barcelona, que le trató como dirigente societario y le hizo la primera entrevista, en 1918, dedicó a Ernesto Anastasio, por su ochenta aniversario, la primera página de *El Vigía* (3 de mayo de 1960), el diario de navegación, industria y comercio que había fundado en 1958. “Yo le vi -escribe Amich- pilotando buques de entrada y salida en nuestro puerto, mientras estudiaba la carrera de Derecho a ratos perdidos” y ahora “es, desde hace años, la figura máxima de la marina mercante española y persona descollante en la alta dirección de empresas señeras de nuestra economía”. Le atribuye Amich “una intervención decisiva en el proceso de renovar la marina mercante” y recuerda “algunos de los hechos, quizás cruciales de la vida de don Ernesto Anastasio”: su tertulia en un café cercano al puerto siendo capitán del “bergantín redondo SOBERANO”, sus magistrales oposiciones a práctico; la apertura de su bufete en una casa de la Vía Layetana; sus conversaciones con José Juan Dómine “anteriores a la invención de Trasmediterránea”, las “luchas durante aquellos años”; la creación de Campsa, la de Unión Naval de Levante, “las nuevas unidades de Trasmediterránea... Y continuamente, luchas. ¡Y cuántas clases de luchas a lo largo de los años! Casi a lo largo de los primeros ochenta años de su vida triunfal”.

Ernesto Anastasio Pascual merecería disponer de una amplia bibliografía. En unas obras se destacaría al gran marino que llegó mucho más allá del horizonte de la mar, hasta convertirse en un gigante que dirigió con éxito las mayores empresas del país. En otras se pondría el acento en la actuación política, su republicanismo militante durante la II República, su concepto del orden y la disciplina como instrumentos imprescindibles para el progreso social y su lucha contra la arbitrariedad y los abusos. Sin duda alguien habría escrito sobre su etapa como histórico dirigente sindical, analizando los muchos textos que escribió en esa época; y otro habría historiado su década de práctico del puerto de Barcelona, la creación de la Federación de Prácticos de España y su labor como representante en los organismos consultivos de la marina mercante. Sin olvidar algún trabajo académico sobre su trayectoria de abogado que intervino en casos con gran repercusión.

sión social. Incluso no puede descartarse que un doctorando hubiera realizado una tesis sobre el pensamiento de Ernesto Anastasio en temas marítimos, plasmado en las memorias de Trasmediterránea, como él mismo sugirió en su última *Exposición* ante la Junta General de accionistas, en junio de 1957; o un estudio de sus ideas en el ancho campo de los Seguros, utilizando como fuente las memorias de la Unión y El Fénix Español y algunos de sus discursos y conferencias. Además, quizás tuviéramos una película, o una serie televisiva, centrada en la vida del personaje, aliñada con alguna licencia sobre su ignota vida amorosa.

La responsabilidad de ese silencio es colectiva. Las navieras españolas, atadas salvo excepciones a las preocupaciones del corto plazo, cambiante y sujeto a demasiadas variables, han desatendido el estudio de la vida de quien fue, probablemente, su figura más egregia. Desaparecida La Unión y el Fénix, las compañías de seguros son hoy, salvo contadas excepciones, multinacionales anónimas con el centro de decisión confuso y lejano. Los profesionales de la marina mercante constituyen un colectivo disperso, escaso y desorganizado. Felizmente, contra el olvido, la Asociación Española de Derecho Marítimo tuvo la iniciativa de recopilar en un volumen, homenaje a don Ernesto Anastasio, determinados textos relevantes y algunas de las conferencias que pronunció.

Sin temor a equivocarnos, podemos afirmar que no disponemos de la inteligencia colectiva necesaria para aprender de la Historia, o al menos para no ignorarla. Olvidamos con excesiva facilidad y nos entregamos al adanismo casi con fruición: ahora, en mí, conmigo (con nosotros) comienza todo. Lo escribió Concepción Arenal en el año en que nació Ernesto Anastasio y lo recoge Anna Caballé en la espléndida biografía de la pensadora: si no hay conciencia suficiente para asumir el legado de quienes nos han precedido no la habrá para encarar sabiamente el futuro.

Las sociedades, como las personas, se miden también por su memoria. Desconocer de dónde venimos y olvidar a los personajes que trabajaron para iluminarnos, y que con su esfuerzo lograron que la sociedad avanzara, supone una mala noticia. No pierdo la esperanza de que este libro sea también un paso en el camino de reparación de ese descuido.

NOTA BIBLIOGRÁFICA

1. Para escribir esta obra he contado con un proyecto de biografía, escrita entre 1956 y 1957 por Gerardo González Hernández, quien por tal motivo mantuvo varias entrevistas con Ernesto Anastasio y pudo examinar documentos ya perdidos. En total, más de doscientos folios escritos a máquina y un tanto desordenados, con una redacción al estilo sonajero de la vieja España unidad de destino en lo universal, que mezcla las opiniones más estafalarias del autor con palabras del personaje biografiado. El resultado disgustó a éste hasta el punto que compró el trabajo y prohibió su publicación. He podido consultar ese texto, conservado en una deslucida carpeta de cartón de color azul, merced a la amabilidad de José María Anastasio de Espona.
2. La mayoría de las informaciones sobre la vida de Ernesto Anastasio proceden de la prensa escrita, diarios, semanarios y revistas en general, accesibles, entre otras fuentes, a través de la hemeroteca digitalizada de la Biblioteca Nacional de España. Particularmente útil, la colección completa de *La Vida Marítima*, luego titulada *Vida Marítima*. Mención especial y agradecida a los diarios *La Vanguardia* y *ABC* que han digitalizado sus colecciones, abiertas a cualquier persona interesada. También he dispuesto de los numerosos recortes de prensa recopilados por la familia; y de algunos documentos no publicados. He mantenido con José María Anastasio de Espona varias reuniones donde me hablaba de los recuerdos de su abuelo, la mayoría filtrados a través de la memoria de su padre, Ernesto Anastasio Pastor, y de sus tías paternas.
3. La información sobre Juan March Ordinas procede de los libros citados en el punto 22; y de la recopilación sobre su vida, efectuada por un biznieto de su hermana, en <http://www.canverga.com/catalogocoleccion/index2.html>

4. La información sobre el nomenclátor de Valencia se encuentra en la obra de Rafael Gil Salinas y Carmen Palacios Albandea, *Las calles de Valencia. El significado de sus nombres*. Editado por el Ayuntamiento de Valencia en 1999. Hay segunda edición, revisada y ampliada, en el año 2003.
5. Las referencias a la situación de la enseñanza en España a finales del siglo XIX, en J.B. Cossío, citado por Diego Quintana de Uña, *La política educativa de España entre 1850 y 1939*. También Begoña Moreno Castaño y Clara Eugenia Núñez (2011), *Los planes de estudio en la aparición y consolidación de la enseñanza secundaria: el Instituto cardenal Cisneros de Madrid 1885-1938*. ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura, Vol. 187 – 749, mayo-junio.
6. Las referencias al homenaje que se le tributó en Madrid el día 7 de enero de 1952 están tomadas del folleto que a instancias de la Compañía Trasmediterránea se publicó en Madrid, Tipografía Artística, febrero de 1952.
7. Los datos sobre el expediente académico de Ernesto Anastasio están tomados del “Anuario de la Universidad Literaria de Barcelona. 1897-1898”, segundo año de su publicación. Barcelona, Imprenta de Jaime Jesús, 1898. El primer Anuario se publicó en 1897, con estadísticas del curso 1895-1896. El Rector de la Universidad en aquellos años era Manuel Durán y Bas; y el vicerrector Joaquín Rubió y Ors, decano de la Facultad de Filosofía y Letras. El acta de sus estudios de bachillerato figura en los certificados que Ernesto Anastasio presentó en la Universidad Literaria de Barcelona para la obtención del título de grado de Bachiller, en 1909, y la expedición del título de Licenciado en Derecho, en 1912. Arxiu Historic de la UB, ES CAT AUB 01 185/33 y ES CAT AUB AICD 011/47.
8. Datos de los exámenes de Derecho de Ernesto Anastasio obtenidos del Archivo histórico de la Universidad de Barcelona: ES CAT AUB 01 185/33, reproducción parcial del expediente académico de bachillerato de Ernesto Anastasio Pascual, 9 páginas; ES CAT AUB 02 4405/03, Facultad de Derecho, 1912-1918, 4 páginas; ES CAT AUB 02 3929/3,

Enseñanza Superior, correspondencia dirigida al Sr. Decano de la Facultad de Derecho 1910-1911, 9 páginas; ES CAT AUB AICD 0112/47, Reproducción del expediente académico de la Facultad de Derecho de Ernesto Anastasio Pascual, 15 páginas. También Universidad de Barcelona, 1909-1910, Memoria publicada en Barcelona por Tipografía la Académica, páginas 599 y 643-644.

9. La documentación sobre las oposiciones y el “Historial del práctico Ernesto Anastasio Pascual” me fueron facilitadas por el práctico de Barcelona Rafael Cabal. La documentación sobre la Federación de Prácticos de Puerto de España me la hizo llegar Gregorio Darías, práctico de Las Palmas. También he utilizado un texto de Cruz M^a Ferrer sobre la Federación de Prácticos de Puerto y la Mutualidad Benéfica de previsión social de los prácticos de puerto de España.
10. La historia de la Asociación Náutica Española es fruto del análisis de la colección del *Boletín Náutico* existente en la biblioteca de la Facultad de Náutica de Barcelona. A esa colección, la única existente en una institución pública, encuadrada en tres tomos, le falta el volumen II, que incluía los números correspondientes a los años 1908 a 1912. La desaparición de ese volumen, probablemente sustraído de la biblioteca en los años en que la Escuela Oficial de Náutica pasó a Escuela Superior de la Marina Civil y después a Facultad de Náutica, constituye una pérdida enorme para la Historia de la marina mercante y particularmente para la de los movimientos asociativos de los marinos.
11. Sobre la obra de José Ricart y Giralt, véase la biografía escrita por Javier Moreno Rico, *José Ricart y Giralt (1847-1930): una vida dedicada a la cultura marítima*, publicada en 2006 por el Museo Marítimo de Barcelona.
12. El historial del colegiado Ernesto Anastasio en el Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona procede de los archivos del Colegio, depositados en el Archivo Nacional de Cataluña, en Sant Cugat del Vallés.

13. Sobre Remolcadores de Barcelona, SA (Rebarsa), la propia empresa editó en 2003 la obra *Remolcadores*, impresa por Nao-no, SL, de Barcelona, con textos originales de Eloy Carbó y la asesoría de José Luis Zalbidea, Joan Ribera, Miquel Verdaguer y Josep Trius.
14. La información sobre Ernesto Anastasio y Trasmediterránea procede de las memorias anuales de la compañía, de los discursos publicados del presidente y de la prensa de la época, amén de las obras citadas de Marino Gómez Santos, *Todo Avante. Trasmediterránea 1917-1992*, Madrid, 1991, y *Trasmediterránea 1917-1997 Hacia el nuevo milenio*, Madrid, 1997; de la tesis doctoral de Francisco Font Betanzos *Origen y constitución de la Compañía Trasmediterránea. Evolución económica y comercial*, Cádiz, 2010; y del libro del centenario, escrito por Juan Carlos Díaz Lorenzo, Francisco Font Betanzos y Laureano García Fuentes, publicado por Compañía Trasmediterránea en 2017.
15. Algunos de los discursos y conferencias pronunciadas por Ernesto Anastasio se encuentran recopiladas en la Revista Española de Derecho Marítimo, Fascículo 2, 1968, número especial homenaje a Ernesto Anastasio, editada por la Asociación Española de Derecho Marítimo. Aunque lleva fecha de 1968, se escribió y publicó en 1969, tras la muerte del homenajeado el 6 de enero. La revista, editada por la Asociación Española de Derecho Marítimo, estaba dirigida por Juan Montfort Belenguer y José Luis Goñi, y contaba con un consejo de redacción, presidido por Joaquín Garrigues, que incluía nombres tan ilustres como Santiago Hernández Yzal, Aurelio Menéndez Menéndez, Fernando Ruiz Gálvez, Fernando Sánchez Calero y Rodrigo Uría González. El especial de homenaje a Ernesto Anastasio recoge “los artículos, conferencias, trabajos y otros escritos debidos a su pluma –buena parte del fruto de sus más queridas excelencias- hasta ahora dispersos. Y no porque esto represente la gran obra de don Ernesto, cuya colosal envergadura alcanzó mayor rango, sino porque reúne en letra impresa, con la sustanciosa profundidad que le dio su autor, una bella estampa de lo que fue su desbordante personalidad”. La obra contiene,

además de la presentación escrita por Montfort (que atribuye las cualidades personales y profesionales de Ernesto Anastasio a las grandes lecciones de mar: sabiendo callar, tanto como supo hablar; dominando el difícil arte de mandar, como antes supo obedecer; cargándose de prudencia; sabiendo cuán caro que se pagan los errores en la mar), un texto firmado por Leopoldo Boado, subsecretario de la marina mercante, y tres artículos: “A modo de prólogo”, por Joaquín Garrigues; “Don Ernesto Anastasio Pascual”, por Juan B. Montfort; y “Don Ernesto Anastasio y la Asociación Española de Derecho Marítimo”, por Pelegrín Benito.

16. Sobre la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, SA, además de las publicaciones y referencias de prensa citadas: *1928-1958 Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos*, Madrid, 1959, resumen de las vicisitudes y actividades; *Campsa 1928-1932*, Madrid 1933; *La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos: de sus orígenes a principios de los años 50 (1927-1950)*, Archivo Histórico BBV, Cuaderno de Archivo número 48, enero-febrero de 1997. Y Cabezas, Juan Antonio, *50 años de Campsa*, impreso por Mateu Cromo artes gráficas, Madrid 1977.
17. De La Unión y El Fénix Español: *La Unión y El Fénix Español. 80 aniversario. 1864-1944* (1944), prólogo de Ernesto Anastasio Pascual; editado por la empresa en papel de extraordinaria calidad y una composición exquisita. *Primer centenario 1864-1964*, Madrid, 1964, prólogo de Ernesto Anastasio Pascual; y *La unión y El Fénix español – Historia de una evolución*, Madrid, 1971.
18. La búsqueda de datos del Banco de Crédito Local y de la Unión y El Fénix me condujo a la prensa económica de los años veinte y treinta, un sector de los medios con una vitalidad extraordinaria.

• *El Financiero*, revista económica, industrial y mercantil; doctrinal y práctica.

- *La Ilustración económica*, periódico de información semanal, que tenía el coraje de publicar en portada, en letra negrita, bien visible que **Este periódico no admite órdenes de Bolsa ni subvenciones.**

- *La Ilustración financiera*, revista semanal.

- *El Economista*. Revista de Hacienda y Comercio.

- *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros. Electricidad, Comercio, Obras públicas, Metalurgia, Navegación, Agricultura, Aduanas, Minas y Tranvías.*

- *La Industria Nacional*. Órgano de la Liga Nacional de Productores. Mensual.

- *La Actualidad Financiera*. Revista de información semanal.

- *Vida Económica*. Hacienda, Banca, Administración Local, Industria.

- *Revista de Crédito*. Publicación quincenal de Banca, Seguros, Agricultura, Industria, Comercio, Aduanas, Ferrocarriles, Navegación.

- *Gaceta Financiera*. Revista ilustrada de los problemas económicos y de información general.

19. En la indagación sobre el Banco de Crédito Local hallé este comentario publicado en *La Época*, diario fundado en 1849, Madrid, 20 de junio de 1930, al inicio de un largo reportaje hagiográfico sobre el banco: “Hacer la historia de las grandes organizaciones financieras, estudiar su desenvolvimiento, sus avances, sus aspectos, es algo así como viajar por la maravilla del cerebro humano. La vida económica es, en su desarrollo, cuya complejidad exige atención minuciosa, una de las más bellas funciones del pensamiento”.
20. La información sobre el libro escrito por Ernesto Anastasio Pascual está tomada del folleto “Algunos Capítulos de un Libro inédito sobre el Seguro de ‘motín o tumulto popular’. Conferencia pronunciada por el Excmo. Señor Don Ernesto Anastasio Pascual con motivo de la celebración del Día del Seguro. Mayo de 1947”, impreso por Jesús Alonso. El ejemplar que he manejado me fue facilitado por su nieto José María Anastasio de Espona.

21. Sobre Paneuropa y la Unión Paneuropea, Faramiñán Fernández-Figares (2013). *Coudenbove-Kalergi, ética y dignidad en el origen del proyecto europeo* (<https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/4810045.pdf>). Y, sobre todo, las colecciones de *La Vanguardia* y *ABC*.
22. Obras citadas / consultadas:
- Alemany Llovera, Joan, (2017). *Construcció i reparació naval a la Barcelona industrial: els Tallers Nuevo Vulcano*. Estudio del Museo Marítimo de Barcelona, en curso de publicación.
- Amich Bert, Julián (1956). *Diccionario marítimo*. Editorial Juventud. Barcelona
- Añón Marco, Vicente (dirección y realización) (1973). *101 hijos ilustres del reino valenciano*, volumen I. Gráficas Añón. Valencia. Ni en el volumen I ni en el II aparece José Juan Dómine, tal vez porque el editor consideraba que no era valenciano.
- Bennassar, Bartolomé (2005). *El infirno fuimos nosotros. La guerra civil Española (1936-1942...)* Santillana Ediciones Generales, S.L. Madrid.
- Bilbao, Manuel (1956). *Memoria de la Federación de Prácticos de puerto de España*. Editada por Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia de Bilbao, con la finalidad de “llevar al conocimiento de los actuales compañeros, las incidencias, trabajos, gestiones y hasta luchas que hubo que sostenerse por destacados compañeros, hasta alcanzar la actual situación”.
- Caballé, Anna (2018). *Concepción Arenal. La caminante y su sombra*. Penguin Random House Grupo Editorial. Barcelona.
- Cabrera, Mercedes (2011). *Juan March (1880-1962)*. Marcial Pons Historia. Madrid.
- Cortada, Joan (2017). *Cabo Matxitxako: a los ochenta años de una epopeya*. Artículo publicado en la plataforma informativa NAUCHERglobal: <http://www.naucher.com/es/hemeroteca/cabo-matxitxako-a-los-ochenta-anos-de-una-epopeya/> h:326/. Sobre la historia de esta batalla existen dos referencias notables. La del escritor y navegante Arturo Pérez Reverte, *Un marino decente*, en <http://www.perezreverte.com/articulo/pa->

tentes-corso/658/un-marino-decente/. Y la del relator de naufragios y capitán de la marina mercante, Luis Jar Torre, *Saber perdonar. Los bacaladeros vascos y la batalla del Cabo Machichaco*, publicada en la Revista “Prácticos de Puerto” en diciembre de 2010, que puede ahora leerse en <https://www.grijalvo.com/Jar/Nabara.htm>

- De Salas, Francisco Javier (1870). *Historia de la matrícula de mar y exámenes de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Imprenta Fortanet. Madrid.
- Díaz Nosty, Bernardo (1977). *La irresistible ascensión de Juan March*. Editorial Sedmay. Madrid.
- Dixon, Arturo (1994). *Señor monopolio. La asombrosa vida de Juan March*. Editorial Planeta-Agostini, Barcelona.
- Enciclopedia biográfica nacional ilustrada de las personalidades de la actualidad* (1951), Tomo I, Madrid, Editorial Ciencia y Cultura.
- Fariña, Francisco (1948). *Derecho comercial marítimo*, publicado en Madrid por el Comisariado Español Marítimo.
- García Domingo, Enric (2017). *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Editorial Icaria, Barcelona.
- González Aveño, Miguel (1904). *Resolución breve, clara y exacta de los problemas más usuales de la práctica de navegación*. Imprenta de Manuel Alufre, Valencia.
- Guillamet Llovera, Jaume (2003). *Historia del periodismo*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Herrán, Raúl (2000) *La Marina Mercante en la II República Española (1931-1939). La Administración Marítima*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Vitoria - Gasteiz.
- Iañez Plaza, Francisco José (2015). *Practicaje de puerto: evolución, vicisitudes y circunstancias*; publicado por el Colegio Oficial Nacional de Prácticos, Madrid.
- Jaime Pérez, Ricard (2006). *Diccionari de l'aparell i del velam en els gran velers*. Museo Marítimo de Barcelona.

- Llabrés Bernal, Juan (1968). *De la marina de antaño. Notas para la historia de Menorca*. Volumen II. Imprenta Alfa, Palma de Mallorca.
- Mendoza, Eduardo, (1986). *La ciudad de los prodigios*. Seix Barral, Barcelona.
- Morán, Gregorio (2009). *Adolfo Suárez, ambición y destino*. Editorial Debate, Madrid.
- Rodríguez Barrientos, Manuel, (2004). *Galería de prácticos ilustres*, publicado en la revista *Prácticos de Puerto*, año VIII – número 40, diciembre de 2004.
- Rodrigo Alharilla, Martín (2005). *La Casa Ramos. 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*. Edición del Museo Marítimo de Barcelona, colección “Estudis”. Y en la misma colección, *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)* (2017).
- Rubio Márquez, David (2014). *El regeneracionismo en la armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)*. Tesis doctoral en http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:GeoHis-Drubio/RUBIO_MARQUEZ_David_Tesis.pdf
- Torres Villanueva, Eugenio, director (2000). *Los 100 empresarios españoles del siglo XX*. Editorial Lid, Madrid.
- Valdaliso Gago, Jesús M^a (2006). *La familia Aznar y sus negocios (1830-1983). Cuatro generaciones de empresarios en la España contemporánea*. Marcial Pons, Barcelona. Y también, *La Asociación de Navieros de Bilbao y las relaciones laborales en la marina mercante de Vizcaya durante el primer tercio del siglo XX* (1993). En “Libro X Aniversario” de la Escuela de Administración Marítima, páginas 505-521. Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Vázquez Montalbán, Manuel (2003). *Autobiografía del general Franco*. Editorial Planeta, Barcelona.
- Zamora Terrés, Juan (2003). *Notas para una Historia del movimiento obrero en la marina mercante española*. Museo Marítimo de Barcelona.



Ex libris de Ernesto Anastasio, obra de Ricardo Abad Rodríguez, fechada en 1948.
El símbolo de La Unión y El Fénix y la silueta del bergantín SOBERANO
son evidentes

AGRADECIMIENTOS

- A José María Anastasio de Espona, que me brindó su tiempo y me ofreció cuantioso material sobre la vida y obra de su abuelo.
- A Agustín Montori y Daniel Molero, y en general a los integrantes de NAUCHERglobal que me han permitido utilizar los medios de la empresa durante el tiempo que he entregado a esta biografía, y me han dispensado de mis tareas como editor.
- A Anna Caballé, maestra y amiga.
- A Anna Lozano, cuya vitalidad fue un impulso decisivo en el inicio.
- Al Colegio Oficial Nacional de Prácticos y a la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, por su apoyo constante.
- A Abel Aleixandre, marino mercante, valenciano, amigo, por todo lo que con él he recorrido para escribir este libro.
- A Laureano García Fuentes, estudioso de los barcos de Trasmediterránea, que me facilitó abundante material de la compañía.
- A Vicente Sanahuja Albiñana, que me orientó por el océano de internet relacionado con temas marítimos.
- A Joaquín Tintoré Blanc, que trató a Ernesto Anastasio y me lo contó.
- A mis amigos Luis Jar, Joan Cortada, Manuel Hans, Sergio Aranda y Joan Guitart por la ayuda que me prestaron para completar y corregir el texto.
- A Charo Piera y a Rosa Busquets, y a todo el personal de las bibliotecas de la Facultad de Náutica y del Museo Marítimo de Barcelona.
- A Manuel Carlier, director general de la Asociación de Navieros Españoles.
- Al personal de la Biblioteca Nacional, de la Biblioteca de Cataluña y al de la Biblioteca Municipal de Valencia.

ANEXOS

ANEXO 1

TÍTULOS DE ARTÍCULOS PUBLICADOS POR ERNESTO ANASTASIO ENTRE 1902 Y 1907

Título	Publicación	Fecha
Saludo – La Asociación	Boletín Náutico	1 junio 1902
De la Asociación	Id.	1 julio 1902
Soluciones	Id.	26 agosto 1902
¿Qué vamos a sacar con eso?	Id.	4 septiembre 1902
El Congreso Marítimo	Id.	5 noviembre 1902
La labor de un ministro	Id.	5 diciembre 1902
En un año	Id.	1 enero 1903
Impresiones	Id.	1 febrero 1903
Sobre provisión de mandos	Id.	1 marzo 1903
El problema naval mercante	Id.	1 abril 1903
Hablemos claro	Id.	1 septiembre 1903
Así, clarito	Id.	1 octubre 1903
Emigraciones periódicas	Id.	1 noviembre 1903
¿A quién se protege?	Id.	1 diciembre 1903
El año viejo	Id.	1 enero 1904
La huelga marítima	Id.	1 febrero 1904
De mi primer viaje	Id.	1 abril 1905
Practicajes	Id.	1 mayo 1905
Caminando hacia lo útil	Id.	1 agosto 1905
Habla un armador	Id.	1 septiembre 1905

Título	Publicación	Fecha
Capitanes y Aseguradores	Id.	1 octubre 1905
Marina y Marinos	Id.	1 noviembre 1905
Escuelas de Navegación	Id.	1 febrero 1906
Gestión federativa	Id.	1 marzo 1906
En desacuerdo	Id.	1 abril 1906
En defensa propia	Id.	1 mayo 1906
Laudo interesante	Id.	1 junio 1906
Filosofías marítimas	Vida Marítima	30 junio 1906
Trabajos de la Federación	Boletín Náutico	1 julio 1906

ANEXO 2

RELACION DE ARTÍCULOS PUBLICADOS POR ERNESTO ANASTASIO ENTRE 1907 Y 1917, CON EXCEPCION DE LOS PUBLICADOS EN EL *BN* ENTRE 1908 Y 1912.

Título	Publicación	Fecha
Marina Mercante	Boletín Náutico	1 julio 1907
A trabajar	Id.	1 agosto 1907
En apoyo de un reglamento	Id.	1 septiembre 1907
Policía interior del puerto	Id.	1 octubre 1907
Aclaración necesaria	Id.	1 noviembre 1907
Por la cultura	Id.	1 noviembre 1907
Falta iniciativa	Id.	1 diciembre 1907
Marina militar y Marina civil	Id.	1 junio 1908
Aclarando equívocos	Vida Marítima	30 noviembre 1911
Aclarando equívocos	Vida Marítima	10 abril 1912
De Federación	Id.	1 enero 1913
Del trabajo y la retribución	Id.	1 febrero 1913
Lo ocurrido en Gijón	Id.	1 marzo 1913
Lo que ocurre. Lo que puede ocurrir. Lo que debe ocurrir	Id.	1 diciembre 1913

Título	Publicación	Fecha
Marina	Marina	1 enero 1915
Algunas interesantes cuestiones de Derecho marítimo internacional	Id.	1 diciembre 1916
Nuestra Marina mercante y la situación internacional	Id.	1 enero 1917
La situación internacional	Id.	1 febrero 1917
Nuestros buques desterrados	Id.	1 marzo 1917
La inutilidad de los tratados	Id.	1 abril 1917
La solidaridad internacional del transporte marítimo y el porvenir de la flota mercante austroalemana	Id.	1 abril 1917
El seguro de guerra hecho por el Estado	Id.	1 mayo 1917
Un caso singular	Id.	1 mayo 1917

estudis 25

La vida de Ernesto Anastasio Pascual (Valencia 1880 – Madrid 1969), abarca la totalidad del transporte marítimo

museu marítim

durante las seis primera décadas del siglo XX. Capitán de la Marina Mercante, práctico del puerto de Barcelona, abogado especializado en Derecho marítimo, constructor de buques, naviero y asegurador. Y va más allá de ese amplio horizonte. Fundó una asociación sindical de marinos y presidió la primera federación de ámbito nacional. Participó en cuantos organismos se dedicaron en España a la mejora de la marina mercante y del comercio por vía marítima. Fundador de Trasmediterránea y de Campsa, dirigió entidades bancarias y presidió la asociación de navieros españoles en los años en que se llamó Oficema. Y todo ello partiendo de un origen muy humilde; con talento, tesón y trabajo. Esta es la primera biografía del personaje.

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



Diputació
Barcelona



Ajuntament de
Barcelona



Port de Barcelona

Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

Amb la col·laboració de:



Trasmediterránea



naucher
GLOBAL